

Maritime ulykker og myndigheters beslag

En analyse av ulike myndigheters kompetanse til å foreta beslag ved undersøkelser av sjø- og petroleumsulykker

Kandidatnummer: 716

Leveringsfrist: 25. april 2013

Antall ord: 17 781



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Introduksjon	1
1.2	Problemstilling	1
1.3	Avgrensning	3
1.4	Rettskildene	4
1.4.1	Lover, ulovfestede prinsipper, forarbeider og rettspraksis	5
1.4.2	Rundskriv og veiledninger	7
1.4.3	Internasjonale rettskilder	7
1.4.4	Engelsk rett	10
2	GRANSKING AV SJØ- OG PETROLEUMSULYKKER.....	12
2.1	Det opphevede sjøforklaringsinstituttet	12
2.2	Havrettskonvensjonen om undersøkelsesplikt og utøvelse av jurisdiksjon	14
2.3	Havarikommisjonens undersøkelse	16
2.4	Petroleumstilsynets gransking	17
2.4.1	Bistand til politiet	21
2.5	Politiet	22
2.5.1	Politiets etterforsking	22
2.5.2	Bistand fra Sjøfartsdirektoratet	23
3	BESLAG	25
3.1	Oversikt over fremstillingen	25
3.2	Havarikommisjonens beslag	25
3.2.1	Sjøloven § 479	25
3.2.2	Beslagsadgangens bakgrunn og begrunnelse	29
3.2.3	Internasjonale forpliktelser	31
3.2.4	Den engelske løsningen	35

3.2.5	Er sjøloven mangelfull og bør den i så fall endres?	36
3.3	Petroleumstilsynets beslag	43
3.3.1	Petroleumsloven § 10-3.....	44
3.3.2	Petroleumsforskriftene	47
3.3.3	Petroleumsloven § 10-4.....	48
3.3.4	I strid med legalitetsprinsippet?	50
3.3.5	Bør petroleumslovgivningen endres?.....	51
3.4	Politiets beslag	54
3.4.1	Straffeprosessloven § 170a	54
3.4.2	Straffeprosessloven kapittel 16	56
3.4.3	Utfordringer ved politiets beslag i lys av <i>Full City</i>	59
3.5	Parallele undersøkelser	61
3.5.1	Hvem prioriteres dersom flere vil ta beslag i samme gjenstand?.....	61
3.5.2	IMO-koden, EU-direktivet og engelsk rett	64
3.5.3	Bør prioriteringen endres?.....	65
4	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	66
4.1	Sjølovens kapittel 18 II.....	66
4.2	Petroleumsloven	67
4.3	Politiets etterforskning.....	67
5	LITTERATURLISTE	68

1 Innledning

1.1 Introduksjon

Fredag 12. april 2007 flytter ankerhåndteringsfartøyet *Bourbon Dolphin* boreriggen *Transocean Rather* på Rosebank-feltet utenfor Shetland. Utpå ettermiddagen får *Bourbon Dolphin* plutselig stor avdrift fra en ankerlinje. Det blir raskt forsøkt å manøvrere fartøyet i motsatt retning. Skipet krenger nå hardt mot babord. Motorkraften på styrbord side forsvinner. Skipet retter seg opp en kort periode før det fortsetter å krenge. Så kantrer det. Forliset skjer brått og uten forvarsel. Om bord er det 15 personer. Åtte omkommer. Justisdepartementet beslutter å opprette en særskilt undersøkelseskommisjon for å "kartlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, og utrede forhold av betydning for å forebygge at en slik ulykke kan skje i fremtiden." Samtidig innleder påtalemyndigheten etterforskning.¹

En slik ulykke hvor liv går tapt, og hvor både et skip og en petroleumsinstallasjon er involvert, har vi heldigvis vært forskånet for i norsk sektor i Nordsjøen. Dersom en tilsvarende ulykke skulle inntreffe i norsk sektor vil den etter de nye bestemmelsene i sjøloven bli undersøkt av Statens havarikommisjon for transport ("havarikommisjonen"), samtidig som politiet iverksetter etterforskning. Med en borerigg innblandet i et slikt scenario vil også Petroleumstilsynet kunne bli involvert, både ved bistand til politiet og egne undersøkelser. Dessuten kan forskjellige private parter, deriblant rederi, oljeselskap og forsikringsselskaper være interesserte i å klarlegge årsakssammenhenger og fordele skyld. Et slikt scenario reiser derfor en rekke både praktiske og juridiske problemstillinger.

1.2 Problemstilling

Avhandlingens tema er havarikommisjonens, Petroleumstilsynets og politiets undersøkelser av maritime ulykker. Den overordnede problemstillingen er reguleringen av disse myndighetenes adgang til å ta beslag.

¹ NOU 2008:8 s. 11 og 15

Uttrykket "beslag" vil i avhandlingen brukes i tråd med Stubs definisjon som en fellesbetegnelse på inngrep som midlertidig fratar eieren den faktiske rådigheten over en ting, et dokument eller et annet formuesgode.² Denne definisjonen favner både beslag som tvangsmiddel etter straffeprosesslovens regler og ulike myndigheters kompetanse til å overta ting i undersøkelsesøyemed uten at de selv kan tvinge eieren til å oppgi besittelsen. Definisjonen omfatter dermed også tilfeller der gjenstander frivillig utleveres på forespørsel fra myndighetene.

Beslag er et nyttig virkemiddel for å analysere årsakssammenhenger og sikre bevis. Samtidig utgjør det et inngrep i eierens eiendomsrett. I straffeprosessen er det ansett som så tyngende at det er regulert som et tvangsmiddel og undergitt en streng forholdsmessig- og nødvendighetsvurdering. I forvaltningsretten tilsier legalitetsprinsippet at beslag må ha hjemmel i lov. Dette sikrer forutberegnelighet og motvirker vilkårlig myndighetsutøvelse.³ Reguleringen av beslag har derfor en side både til myndighetenes effektivitet og de som rammes sin rettssikkerhet. Allikevel er beslag i forbindelse med maritime ulykker i liten grad omtalt i juridisk teori. Ved så alvorlige hendelser som det maritime ulykker kan være er det derfor viktig å undersøke hvordan regelverket som skal bidra til å oppklare, straffe eller forbedre sikkerheten, og som derigjennom åpner for inngrep, er utformet.

Gjennom en analyse av beslagshjemlene redegjøres det for vilkårene som stilles for å foreta beslag. I forlengelsen av dette drøftes det deretter om dagens regulering er tilstrekkelig og fungerer eller om lovverket bør endres. Avslutningsvis vurderes utfordringer ved parallelle undersøkelser, herunder hvem som prioriteres dersom flere myndigheter vil ta beslag i samme gjenstand.

² Stub 2011 s. 7

³ Bernt 1996 s. 51 og Graver 2007 s. 72

For å kunne analysere beslagshjemlene redegjøres det først for selve undersøkelsene; både hvorfor myndighetene foretar undersøkelser, hvordan de utføres, hva de omfatter og hva som er deres formål.

1.3 Avgrensning

Maritime ulykker kan involvere flere myndigheter enn havarikommisjonen, Petroleumstilsynet og politiet. Dessuten kan private parter være interesserte i å undersøke årsakssammenhenger og fordele skyld. Skulle alle disse ha vært behandlet ville avhandlingen ha oversteget sitt tilmålte omfang. Derfor er Redningstjenestens, Sjøfartsdirektoratets, Økokrims og fremmede staters undersøkelser bare i mindre grad omtalt. Den særskilte granskingskommisjonen som kan opprettes etter petroleumsloven § 10-10 brukes kun som en rettskildefaktor i tolkingen av Petroleumstilsynets kompetanse. Avhandlingen unnlater å kommentere undersøkelser av arbeidsulykker til havs og det internasjonale regelverket knyttet til dette.

I forvaltningsrettslig teori har det vært omtvistet om myndighetsutøvelse er begrenset av et generelt ulovfestet prinsipp om forholdsmessighet mellom mål og middel.⁴ I Rt-2008-560 sier Høyesterett at domstolene ikke kan prøve vedtak av utlendingsforvaltningen "i større utstrekning enn det som følger av den alminnelige myndighetsmisbrukslære. Etter denne gjelder det ikke noen generell forholdsmessighetsvurdering."⁵ Graver mente at Høyesteretts uttalelse allikevel ikke utelukket et generelt forholdsmessighetsprinsipp i forvaltningsretten.⁶ I Rt-2011-304 gjentok imidlertid Høyesterett resonnementet fra 2008.⁷

I juridisk litteratur deles forholdsmessighetsprinsippet i tre aspekter: Tiltaket må være egnet til å realisere inngrepets formål ("egnethet"), det kan ikke gå utover det som er nødvendig i

⁴ Stub 2007 s. 166 og Eckhoff & Smith 2010 s. 426

⁵ Rt-2008-560 (48)

⁶ Graver 2008 s. 384

⁷ Rt-2011-304 (56)

det enkelte tilfellet ("nødvendighet") og fordelene ved å foreta inngrepet må overstige ulempene ("forholdsmessighet i snever forstand").⁸ For lovtekster som nevner ett eller flere av de tre aspektene, men er taus om de(t) andre, antar Stub at bestemmelsen må tolkes slik at den ikke inneholder ytterligere krav.⁹ Dette er tilfellet med både sjøl. § 479, pl. § 10-3 og rammeforskriften § 63 som alle stiller krav til nødvendighet, uten å nevne egnethet eller forholdsmessighet i snever forstand. Ifølge Stubs analyse begrenses derfor forholdsmessighetsvurderingen til å omfatte beslagets nødvendighet.

Både fordi Høyesterett synes å ha avfeid at det gjelder et ulovfestet forholdsmessighetsprinsipp i norsk rett, og fordi det i juridisk teori er usikkert om dette i motsatt fall vil gjelde utover nødvendighetsvurderingen som allerede er lovfestet i sjø- og petroleumslovgivningen, drøftes ikke prinsippet ytterligere i avhandlingen.

Etter Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen av 4. november 1950 har enhver rett til respekt for blant annet privatliv, hjem og korrespondanse (art. 8) og eiendom (P1-1). Disse reglene er implementert i norsk rett¹⁰ og kan innebære visse skranker for myndighetsutøvelse ved beslag. Staten kan allikevel gripe inn i disse rettighetene dersom inngrepet er nødvendig og hjemlet i lov. Både fordi kravet om lovhjemmel uansett må oppfylles i norsk rett med tanke på legalitetsprinsippet, og fordi de relevante hjemlene selv oppstiller nødvendighetsvurderinger, avgrenses det mot å vurdere beslagsreglene i et menneskerettslig perspektiv.

1.4 Rettskildene

Som forvaltningsorganer hører både havarikommisjonen og Petroleumstilsynet hjemme i forvaltningsretten. Havarikommisjonens og Petroleumstilsynets sikkerhetsundersøkelser er regulert i henholdsvis sjøloven ("sjøl.") og petroleumsloven ("pl."). Politiets etterforskning

⁸ Graver 2007 s. 128-129, Eckhoff & Smith 2010 s. 424-425 og Stub 2011 s. 91

⁹ Stub 2011 s. 94

¹⁰ Menneskerettsloven § 2

hører inn under straffeprosessen og er regulert i straffeprosessloven ("strpl."). I tillegg er både folkerett og fremmed rett relevante for å tolke, analysere og vurdere reguleringen. En redegjørelse for rettskildene og de rettskildeprinsippene som brukes i avhandlingen er derfor nyttig.

1.4.1 Lover, ulovfestede prinsipper, forarbeider og rettspraksis

Utgangspunktet for å ta stilling til et rettsspørsmål er lovtekst.¹¹ Formell lov er særlig viktig på legalitetsprinsippets område. Andenæs uttrykker det slik at "offentlige myndigheter ikke kan gripe inn overfor borgerne i individuelle tilfelle uten å ha hjemmel for det i formell lov", noe som også omfatter faktiske inngrep overfor juridiske personer. Formell lov må vedtas i lovs form, men dette hindrer ikke at en lov gir myndighetene adgang til å fastsette forskrifter. Slike bestemmelser gitt med hjemmel i en lov har samme gyldighet som loven selv. I strafferetten følger legalitetsprinsippet av grunnloven § 96: "Ingen kan dømmes uden efter Lov (...)". I forvaltningsretten er det derimot et ulovfestet prinsipp, men av grunnlovs rang.¹²

Legalitetsprinsippet utgjør grunnlaget for domstolenes kontroll med forvaltningen. Prinsippet innebærer at (1) forvaltningen må utlede sin kompetanse fra loven, (2) forvaltningens opptreden må være innenfor lovens rammer, og (3) inngrep overfor borgerne må ha hjemmel i lov.¹³ Siden beslag er et inngrep i borgernes rettsfare, er det (3) lovkravet som her er av særlig interesse.

Oppfatningen i juridisk teori er at kravet til hvor klar loven må være beror på hvor inngripende tiltak det er tale om.¹⁴ Dette stemmer godt overens med Høyesteretts vurdering i Rt-1995-530: "Jeg antar, med bakgrunn i teori og rettspraksis, at kravet til lovhjemmel må

¹¹ Andenæs 1997 s. 15

¹² Andenæs 2004 s. 167-170, se også Rt-2010-612 (27)

¹³ Graver 2007 s. 69-70

¹⁴ *ibid.* s. 75-76 og Stub 2011 s. 78-79

nyanseres blant annet ut fra hvilket område en befinner seg på, arten av inngrepet, hvordan det rammer og hvor tyngende det er overfor den som rammes."¹⁵ For øvrig kan det legges til at både formelle lover og forskrifter vedtatt med hjemmel i lov oppfyller legalitetsprinsippets krav til "lov".¹⁶

De sentrale lovene i avhandlingen er sjøloven, petroleumsloven og straffeprosessloven. For Petroleumstilsynet og politiet har i tillegg henholdsvis sikkerhetsforskriftene og påtaleinstruksen¹⁷ betydning som rettskilder.

Dersom Høyesterett har tatt stilling til et rettsspørsmål, utgjør denne tolkingen en sentral rettskildefaktor.¹⁸ I avhandlingen er dette først og fremst tilfelle for politiets kompetanse etter straffeprosessloven, og for å fastlegge generelle forvaltningsrettslige prinsipper.

Forarbeider har autoritet utover den saklige tyngden til de argumenter den fremsetter for en bestemt lovtolking. Særlig hvis en lov er ny kan forarbeidene være det eneste holdepunktet for lovens innhold der ordlyden ikke gir noe sikkert svar. Tilsvarende kan deres vekt reduseres etter hvert som spørsmålene avklares av prejudikater eller på andre måter.¹⁹ Både fordi sjølovens kapittel 18 II er forholdsvis ny, og på grunn av manglende rettspraksis og teori, utgjør forarbeidene en viktig rettskildefaktor for å fastslå reglenes innhold. Også for Petroleumstilsynet utgjør forarbeidene en sentral rettskildefaktor i mangel på rettspraksis.

Havarikommisjonens beslagshjemmel i sjøl. § 479 har sin opprinnelse i den tilsvarende formuleringen i den gamle luftfartsloven. Forarbeidene til denne er derfor også en del av

¹⁵ Rt-1995-530 s. 537

¹⁶ Stub 2011 s. 78

¹⁷ Påtaleinstruksen er formelt en forskrift.

¹⁸ Andenæs 1997 s. 42

¹⁹ *ibid.* s. 25-26 og Eckhoff 2001 s. 73

sjølovens forhistorie og dermed en relevant rettskildefaktor for å fastslå beslagghjemmelens innhold og rekkevidde.

1.4.2 Rundskriv og veiledninger

Riksadvokaten har utarbeidet rundskriv og veiledninger som formaliserer hvordan etterforskning skal foregå der også andre myndigheter undersøker sjøulykker. Rundskriv R. 94/1152 fra 1996 regulerer samarbeidet mellom politiet og tilsynsmyndigheten ved brudd på arbeidsmiljøloven på kontinentalsokkelen. Tilsvarende reguleres sjøulykker i Riksadvokatens arbeidsgruppes rapport om "[o]vertredelser i sjøfartsforhold m.v."²⁰

Både rundskrivet og rapporten har status som rettskildefaktorer i form av det Eckhoff karakteriserer som "andre myndigheters praksis".²¹ I tillegg sier de noe om hvordan regelverket utøves i praksis. Fordi det er lite teori og ingen rettspraksis som tar for seg samarbeidet mellom de ulike myndighetene, utgjør disse veiledningene relevante rettskildefaktorer for avhandlingens vurdering av samarbeid og parallelle undersøkelser.

1.4.3 Internasjonale rettskilder

Frakt av varer mellom utallige havner og i ulike staters farvann langt fra registreringsstaten har skapt behov for en internasjonal regulering av skipsfarten. Fordi flere lands interesser kan være involvert i en sjøulykke har det også resultert i lovsamarbeid om undersøkelse av sjøulykker.²²

Bourbon Dolphin var for eksempel registrert i Norge da den forliste i britisk sektor utenfor Shetland i 2007. Ulykken involverte samtidig et britisk oljeselskap og en borerigg eid av et selskap registrert på Cayman Islands. Forliset ble både undersøkt av norske og britiske myndigheter.²³

²⁰ Riksadvokatens arbeidsgruppe 2009 s. 1

²¹ Eckhoff 2001 s. 23 og 227-228

²² Falkanger & Bull 2010 s. 1-2 og IMO: Om IMO

²³ NOU 2008:8 s. 15

Hovedregelen i norsk rett er at denne har forrang hvis den skulle være i motstrid med folkeretten. Dette er en konsekvens av det dualistiske prinsipp som går ut på at norsk rett og folkerett er to parallelle rettssystemer.²⁴ Prinsippet er imidlertid modifisert på to måter:

(1) Folkeretten kan gjøres til norsk rett gjennom vedtak av kompetente organer. I praksis skjer dette enten ved at folkerettens materielle bestemmelser gjengis i norsk lov, at disse henvises til som gjeldende i norsk lov, eller ved at det kun konstateres at en norsk lov allerede er i overensstemmelse med folkeretten.²⁵

(2) Dessuten er det oppstilt et prinsipp i norsk rett om at denne presumeres å være i samsvar med folkeretten. Det er usikkert nøyaktig hvor langt dette prinsippet strekker seg i praksis, men poenget er at man forsøker å unngå konflikt med folkeretten ved å tolke norske regler på en slik måte at det ikke oppstår noen motstrid.²⁶

Når stater har gått sammen om å skape uniforme regler innen et rettsfelt er det et selvstendig tolkingsmoment å realisere regelverkets formål. For å oppnå ensartethet kan det også vektlegges hvordan reglene er blitt implementert av lovgiverne i andre land hvor de er vedtatt.²⁷ På den måten kan også fremmed rett være en relevant rettskildefaktor.

Folkerettens tolkingsprinsipper er nedfelt i Wienkonvensjonen om traktatretten art. 31-33.²⁸ Norge har ikke ratifisert konvensjonen, men den antas å kodifisere folkerettslig sedvane rett.²⁹ Hovedbestemmelsen i art. 31 nr. 1 sier at

²⁴ Ruud & Ulfstein 2011 s. 56 og Fleischer 2000 s. 329

²⁵ Ruud & Ulfstein 2011 s. 59-62 og Fleischer 2000 s. 331-333

²⁶ Ruud & Ulfstein 2011 s. 63 og Fleischer 2000 s. 330-331: Fleischer presiserer at prinsippet trolig kun gjelder for alminnelige folkerettsregler og at traktater må innføres ved lovbestemmelser.

²⁷ Eckhoff 2001 s. 287 flg.

²⁸ *Vienna Convention on the Law of Treaties* av 23. mai 1969

²⁹ Arnesen og Stenvik 2009 s. 23

"[a] treaty shall be interpreted in good faith in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in the light of its object and purpose."

I tillegg fastsetter art. 31 at også etterfølgende avtaler, praksis og andre folkerettsregler kan få betydning for tolkingen.

Tre internasjonale rettskilder har hatt spesiell betydning for det norske regelverket om sikkerhetsundersøkelser etter sjøulykker:

(1) I 1996 ratifiserte Norge FNs havrettskonvensjon³⁰ ("havrettskonvensjonen"). Konvensjonen ilegger flaggstatene en plikt til å undersøke sjøulykker utenfor territorialfarvannet, og fastlegger både det saklige og geografiske utgangspunktet for utøvelse av jurisdiksjon på havet. Havrettskonvensjonen er det sentrale regelverket i havretten, og utfylles av andre internasjonale overenskomster.³¹

(2) En slik overenskomst er IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker³². IMO ("*the International Maritime Organization*") er FNs sjøfartsorganisasjon. IMO-koden ble vedtatt i 1997. Den ble deretter revidert i 2008 og gjort gjeldende fra 1.1.2010. Regelverkets del I og II er bindende gjennom SOLAS ("*The International Convention for the Safety of Life at Sea*") kapittel XI-1. I tillegg oppfordrer SOLAS til å ta hensyn til kodens del III.³³

Formålet med IMO-koden er etter kapittel 1 å få til en internasjonalt enhetlig tilnærming til gransking av sjøulykker. I tillegg til å være bindende som følge av Norges ratifikasjon av

³⁰ De forente nasjoners havrettskonvensjon av 10. desember 1982

³¹ Ruud & Ulfstein 2011 s. 145

³² *Casualty Investigation Code: Code of the international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident* av 27. november 1997

³³ SOLAS kapittel XI-1 Regulation 6

SOLAS-konvensjonen,³⁴ utgjør IMO-koden et bakteppe for EU-direktivet om fastsettelse av grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren ("EU-direktivet").³⁵ EU-direktivets bestemmelser er innlemmet i sjølovens kapittel 18 II om undersøkelse av sjøulykker.³⁶ IMO-koden har derfor både rettskildemessig verdi som del av en bindende konvensjon – og som bakgrunnsrett. Det kan legges til at koden ble tatt hensyn til i forarbeidene til sjølovens kapittel 18 II om undersøkelse av sjøulykker også før den ble revidert og implementert i SOLAS.³⁷ For avhandlingen er IMO-koden spesielt interessant fordi den i del III anbefaler vilkår for å ta beslag i forbindelse med sikkerhetsundersøkelsen.

(3) EU-direktivet ble implementert i norsk lov med virkning fra 1. januar 2012.³⁸ Fordi det ble tatt hensyn til IMO-koden allerede ved utformingen av sjølovens kapittel 18 II som trådte i kraft 1. juli 2008, var loven stort sett i samsvar med direktivet. EU-direktivet er allikevel relevant ikke bare fordi det er implementert i sjøloven – og dermed gjengitt i norsk lov, men også fordi direktivet i stor grad henviser til IMO-koden. Dette illustrerer IMO-kodens betydning for det norske undersøkelsesinstituttet i sjølovens kapittel 18 II.

1.4.4 Engelsk rett

Særlig når et rettsforhold har tilknytning til flere land – slik som sjøretten – er det grunn til å ta fremmed rett i betraktning.³⁹ Det er i tillegg et eget tolkingsmoment å oppfylle internasjonale reglers formål om å skape rettsenhet på tvers av landegrensene.⁴⁰ Dermed kan det

³⁴ Kgl.res av 21-01-1977

³⁵ Directive 2009/18/EC

³⁶ Prop.103S (2011-2012)

³⁷ NOU 1999:30 s. 64

³⁸ FOR 2011-12-16-1261

³⁹ Eckhoff 2001 s. 285

⁴⁰ Lødrup 1966 s. 103

ved tolking av Norges implementering av uniforme regler vektlegges hvordan de samme reglene er utformet i andre land.

Nettopp derfor er det interessant å se hen til engelsk rett.⁴¹ Også Storbritannia er bundet av IMO-koden del I og II. Dermed kan den engelske reguleringen av sikkerhetsundersøkelser i utgangspunktet brukes både som en illustrasjon og som et argument for en lignende løsning i norsk rett. Fordi formålet med IMO-koden er internasjonal rettsenhet tjener i tillegg Storbritannias implementering av dette som en egen rettskildefaktor.

Storbritannia har, i likhet med Norge, en prominent rolle i IMOs formannskap.⁴² Som Norge har dessuten Storbritannia en uavhengig havarikommisjon for undersøkelse av sjøulykker. Denne har undersøkt sjøulykker siden starten av 90-tallet.⁴³ I 2012 publiserte den britiske havarikommisjonen 30 undersøkelsesrapporter mot den norske havarikommisjonens 14.⁴⁴ Storbritannia har dermed stor erfaring med sikkerhetsundersøkelser, noe som gjør den engelske reguleringen av disse egnet til å belyse den norske.

De engelske motstykkene til havarikommisjonen og Petroleumstilsynet er *the Marine Accident Investigation Branch* ("MAIB") og *the Health and Safety Executive* ("HSE").⁴⁵ Eventuelle samarbeidsproblemer og oppgavefordeling dem imellom er forsøkt løst ved en felles overenskomst, som også har som formål å unngå dobbel undersøkelse av samme ulykke.⁴⁶

⁴¹ Fordi politi- og påtalemyndigheten er organisert forskjellig innad i Storbritannia, holder avhandlingen seg til det engelske systemet.

⁴² IMO: Egen organisasjonsstruktur

⁴³ MAIB: Oversikt over sikkerhetsrapporter 1990-1998

⁴⁴ MAIB: Publiserte sikkerhetsrapporter 2012 og Havarikommisjonen: Publiserte rapporter 2012

⁴⁵ MoU: HSE/MAIB Appendix 6

⁴⁶ MoU: HSE/MAIB p.1.1

2 Gransking av sjø- og petroleumsulykker

2.1 Det opphevede sjøforklaringsinstituttet

Frem til endringen av sjølovens kapittel 18 II i 2008 ble sjøulykker undersøkt ved sjøforklaring for en stedlig kompetent domstol. Informasjon om ulykkesårsakene skulle både brukes i sjøsikkerhetsarbeidet og til å begrunne straff- eller sivilt ansvar.⁴⁷ Derfor er det interessant både for vurderingen av havarikommisjonen og politiet å vurdere hvilke hensyn sjøforklaringsinstituttet ivaretok, hvordan tilgangen på bevismidler ble regulert og hvorfor det til slutt ble opphevet.

Tidsbruk var et viktig hensyn ved sjøforklaringsinstituttets prosessuelle bestemmelser. Sjøforklaring skulle iverksettes raskt. I forarbeidene ble dette begrunnet med at det ville bli vanskeligere å oppklare ulykken senere dersom både skipet og besetningen befant seg andre steder.⁴⁸ Dette imøtekom også skipsfartens særlige behov for å unngå et unødvendig langt opphold i havn. Ofte ville det være en stor ulempe for de berørte partene dersom skipet måtte ligge i ro frem til en alminnelig innsamling av bevis var iverksatt.⁴⁹ Derfor var det også tillat å utsette sjøforklaringen til skipet kom til en annen havn – dersom det kunne "oppnås vesentlig reduksjon av skipets tidstap og kostnader eller andre vesentlige fordeler (...)".⁵⁰

Vitneavhør var sentralt i sjøforklaringen, men også reelle bevis og dokumentbevis kunne få betydning.⁵¹ En begjæring om sjøforklaring fremsatt av rederen skulle ledsages av nærmere angitt dokumentasjon, deriblant kopier av skipsbøkene.⁵² Under selve forklaringen kunne

⁴⁷ Sjølovens tidligere § 474

⁴⁸ Innstilling IV 1963 s. 42 og 60

⁴⁹ NOU 1999:30 s. 10 og 13

⁵⁰ Sjølovens tidligere § 475 annet ledd første punktum

⁵¹ Sjølovens tidligere § 474 annet ledd

⁵² Sjølovens tidligere § 477 tredje ledd

kopiene holdes opp mot skipsbøkene og eventuelle kladdebøker til denne som måtte fremlegges.⁵³ I tillegg kunne retten foreta besiktigelse av skipet og ulykkesstedet i forbindelse med vitneavhøringen.⁵⁴ Dette må imidlertid ses i sammenheng med at sjøforklaring kunne holdes om bord på skipet dersom retten fant det hensiktsmessig.⁵⁵ Det var allikevel ikke hjemmel til å foreta beslag i de originale skipsbøkene som vanligvis måtte oppbevares om bord eller av rederiet.⁵⁶ Gransking fulgte for øvrig reglene i tvistemålslovens kapittel 17.⁵⁷

Sjøfartsinspektørene etterforsket sjøulykkene og deltok i sjøforklaringer som representanter for påtalemyndigheten.⁵⁸ I tillegg til å ta stilling til strafferettslige reaksjoner rapporterte de tilbake til Sjøfartsdirektoratet om årsaksforholdene, og registrerte informasjon i direktoratets ulykkesbase for sikkerhetsarbeid og ivaretagelse av det marine miljø.⁵⁹ Da sjøforklarringsinstituttet ble avviklet, mistet samtidig sjøfartsinspektørene ansvaret for undersøkelse og etterforsking av sjøulykker.⁶⁰

Ved revisjonen av regelverket i 1999 kritiserte sjølovkomiteen kombinasjonen av sikkerhet og ansvar. Blant annet var det grunn til å tro at vitnene ikke var klar over at de kunne nekte å svare på spørsmål som kunne utsette dem for straff. Dessuten antok sjølovkomiteen at avhørssituasjonen i rettssalen gjorde at de som avga forklaring begrenset seg til å svare på det de ble spurt om, og sjelden på eget initiativ kom med andre opplysninger og vurderinger.⁶¹

⁵³ Sjølovens tidligere § 480

⁵⁴ Sjølovens tidligere § 474 annet ledd in fine

⁵⁵ Sjølovens tidligere § 478 første ledd

⁵⁶ NOU 1999:30 s. 48 og Sjølovens tidligere § 471

⁵⁷ Sjølovens tidligere § 481 siste ledd

⁵⁸ Tidligere sjødyktighetsloven § 5 jfr. §§ 17-19 og tidligere sjølov § 474 første ledd

⁵⁹ Ot.prp.nr.78 s. 70

⁶⁰ NOU 1999:30 s. 80-81 og Ot.prp.nr.78 s. 72-73

⁶¹ NOU 1999:30 s. 54-55

I stedet for sjøforklaring åpnet sjøloven tidligere for nedsettelse av en særskilt undersøkelseskommisjon dersom ulykken enten hadde medført "store tap av liv eller eiendom (...)", eller det måtte antas at undersøkelsen ellers ville bli "særlig omfattende eller av innviklet art (...)".⁶² *Bourbon Dolphin*-ulykken var gjenstand for nettopp en slik undersøkelse.⁶³

Den særskilte undersøkelseskommisjonen var konkret tilpasset den enkelte ulykke, og kunne legge ned et møysommelig arbeid for å kartlegge årsaksforholdene som ledet til katastrofen. En ulempe med den særskilte kommisjonen, foruten at den var ressurskrevende, var at kommisjonens medlemmer kunne variere fra sak til sak, noe som gjorde det vanskelig å bygge opp kompetanse og kontinuitet.⁶⁴

2.2 Havrettskonvensjonen om undersøkelsesplikt og utøvelse av jurisdiksjon

Konvensjonens utgangspunkt for gransking av sjøulykker følger av flaggstatsprinsippet i art. 94 nr. 1 om at statene skal utøve jurisdiksjon over skip som fører dens flagg. Konvensjonen pålegger videre i art. 94 nr. 7 flaggstaten å iverksette undersøkelse av enhver alvorlig sjøulykke på åpent hav. Dermed har flaggstaten ansvaret for å foreta undersøkelse uavhengig av hvor ulykken inntreffer.⁶⁵ Dette kommer til uttrykk i sjøl. § 476 andre ledd bokstav a som fastsetter undersøkelsesplikt for norske skip "uansett hvor ulykken inntreffer".

Flaggstatens undersøkelsesplikt begrenser ikke kyststatens suverenitet etter konvensjonen art. 2. Bestemmelsen angår ikke undersøkelse av sjøulykker spesielt, men det følger av suverenitetsprinsippet at kyststaten har rett til å undersøke ulykker med fremmede skip innenfor sitt territorium.⁶⁶ Dette gjenspeiles i sjøl. § 476 andre ledd bokstav b og § 482

⁶² Sjølovens tidligere § 485 første ledd

⁶³ Publisert i NOU 2008:8

⁶⁴ NOU 1999:30 s. 56

⁶⁵ Ot.prp.nr.78 s. 13

⁶⁶ I.c.

tredje ledd om samarbeid mellom norske myndigheter og berørte stater. Da det Bahamasregistrerte lasteskipet *Crete Cement* grunnstøtte i Oslofjorden i 2008, opprettet havarikommisjonen derfor tidlig kontakt med myndighetene på Bahamas og besluttet å gjennomføre en felles undersøkelse med The Bahamas Maritime Authority.⁶⁷

Utgangspunktet for undersøkelser av sjøulykker utenfor territorialfarvannet er at disse skal undersøkes av flaggstaten. Denne undersøkelsesplikten er gjenstand for ytterligere regulering i IMO-koden, SOLAS-konvensjonen og EU-direktivet.

Jurisdiksjon over petroleumsinstallasjoner følger av havrettskonvensjonen art. 77 nr. 1 som slår fast at "[k]yststaten utøver suverene rettigheter over kontinentalsokkelen for det formål å undersøke den og utnytte dens naturforekomster."⁶⁸ Dette sokkelstatsprinsippet er grunnlaget for kyststatens rett til å granske petroleumsulykker på kontinentalsokkelen. Dermed nyanseres flaggstatsprinsippet i det geografiske området fra territorialfarvannet til kontinentalsokkelens yttergrense. Mellom de to ytterpunktene "fast petroleumsinstallasjon" og "skip" finner man flytende innretninger av forskjellige slag. Hvilken stats jurisdiksjon en ulykke på kontinentalsokkelen faller inn under vil derfor bero på hvor tett den forulykkede aktiviteten er knyttet til undersøkelse og utnyttelse av naturressursene.⁶⁹

Petroleumstilsynets gransking er ikke i tilsvarende grad som havarikommisjonens regulert internasjonalt. Etter *Deepwater Horizon*-ulykken i 2010 satte imidlertid EU i gang arbeidet med en felles sikkerhetsregulering av offshorevirksomheten i europeiske farvann. En foreløpig avtale om et felles direktiv ble inngått den 21. februar 2013.⁷⁰

De folkerettslige prinsippene kommer til uttrykk i henholdsvis sjø- og petroleumsloven: Etter sjøl. § 472 kommer reglene om undersøkelse av sjøulykker til anvendelse på norske

⁶⁷ Rapport Sjø 2010/04 s. 3

⁶⁸ Se tilsvarende artikkel i Kontinentalsokkelkonvensjonen av 29. april 1958 artikkel 2 nr. 1

⁶⁹ Kaasen 2011 s. 174 flg.

⁷⁰ Europakommisjones pressemelding 27. februar 2013

skip uavhengig av geografisk område (flagstatsprinsippet), og for utenlandske skip når ulykken inntreffer innenfor territorialfarvannet (kyststatsprinsippet). Petroleumslovens virksomhetsområde etter § 1-4 første ledd omfatter "norsk kontinentalsokkel når det følger av folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat" (sokkelstatsprinsippet).

2.3 Havarikommisjonens undersøkelse

I tråd med sjølovkomiteens anbefaling ble sjøforklaringsinstituttet erstattet av en uavhengig undersøkelseskomisjon. Med hjemmel i sjøloven § 473 første ledd ble kompetansen til å undersøke sjøulykker lagt til den eksisterende havarikommisjonen.⁷¹ Sjøfartsavdelingen til havarikommisjonen ble operativ 1. juli 2008.⁷² Fra før hadde havarikommisjonen ansvar for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen vei-, luftfart- og jernbanesektoren.⁷³

Etter sjøl. § 476 første ledd første punktum skal havarikommisjonen straks den har fått melding om en sjøulykke "avgjøre om den skal foreta undersøkelser av ulykken, og i så fall iverksette undersøkelsene så raskt som mulig og senest to måneder etter at ulykken fant sted." Havarikommisjonen avgjør selv både omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres, men valgfriheten til å undersøke modifiseres av § 476 andre ledd som fastlegger at "svært alvorlige sjøulykker"⁷⁴ skal undersøkes dersom (a) et norsk skip er innblandet, (b) ulykken inntreffer innenfor territorialfarvannet, eller (c) ulykken berører vesentlige norske interesser.

⁷¹ FOR-2008-01-11-30

⁷² Havarikommisjonen: Sjøfart

⁷³ Vegtrafikkloven § 44, luftfartsloven § 12-1 og jernbaneundersøkelsesloven § 3

⁷⁴ "Svært alvorlig sjøulykke" er definert i sjøl. § 472a femte ledd som "en sjøulykke som innebærer at skipet har gått tapt, noen har omkommet eller det er påført betydelig skade på miljøet, eller det har vært umiddelbar fare for noe av dette med et passasjerskip."

Etter sjøl. § 473 andre ledd er formålet med undersøkelsen først og fremst å "utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten." Undersøkelsen betegnes da også som "sikkerhetsundersøkelsen" i § 477 tredje ledd.

Havarikommisjonens undersøkelse avgrenses negativt i sjøl. § 473 andre ledd in fine: "Undersøkelsesmyndigheten skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar." Sjøloven begrenser også andres mulighet til å bruke undersøkelsen mot sin hensikt: § 477 om opplysningsplikt stadfester i tredje ledd for det første at de forklaringene havarikommisjonen har fått i forbindelse med undersøkelsen "ikke kan stilles til rådighet for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen", og for det andre at opplysninger fremkommet under forklaringen ikke kan "brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende." Begrunnelsen for dette finner vi igjen i sjølovkomiteens kritikk av sjøforklaringsinstituttet og IMO-koden avsnitt 1.1 og 1.2 om adskilt og uavhengig undersøkelse. Fordi formålet er å bedre sjøsikkerheten, kan det oppstå et motsetningsforhold mellom behovet for å klarlegge årsaksforholdene og å plassere et straffe- eller sivilrettslig ansvar.⁷⁵ I forarbeidene til sjøloven pekes det på at andre myndigheters adgang til de opplysninger som er gitt havarikommisjonen vil kunne svekke fortroligheten mellom kommisjonen og de private parter.⁷⁶ Det er i den forbindelse verdt å merke seg at sjøloven allikevel ikke begrenser fremlegging av havarikommisjonens rapport som bevis i en senere rettssak.

2.4 Petroleumstilsynets gransking

I motsetning til sjøloven har ikke petroleumsloven egne bestemmelser om undersøkelse av ulykker. Petroleumstilsynets gransking følger derimot av myndighetenes tilsynsoppgaver etter pl. § 10-3 første ledd første punktum: "Departementet fører tilsyn med at bestemmelsene gitt i eller i medhold av denne lov blir overholdt av alle som utøver petroleumsvirk-

⁷⁵ NOU 1999:30 s. 61

⁷⁶ ibid. s. 71 flg.

somhet som omfattes av loven." Denne tilsynskompetansen ble overført til Petroleumstilsynet ved dets opprettelse 1. januar 2004.⁷⁷

Tilsynsbegrepet er ikke definert i petroleumslovgivningen. I stortingsmeldingen om petroleumsvirksomheten fra 2001 defineres imidlertid tilsynsbegrepet som "et samlebegrep for alle aktiviteter som har som mål å få bekreftet at petroleumsvirksomheten gjennomføres forsvarlig og i samsvar med regelverket" deriblant "oppfølging av uønskede hendelser og ulykker."⁷⁸

Tilsvarende stortingsmelding fra 2006 stadfester at gransking skal iverksettes ved storulykke og tilløp til storulykke, dødsfall i forbindelse med arbeidsulykke, alvorlige personskader, og/eller alvorlig svekking eller bortfall av sikkerhetsfunksjoner og barrierer som setter innretningens integritet i fare.⁷⁹ Formålet med Petroleumstilsynets gransking er videre "å klarlegge hendelsesforløp, samt å utvikle kunnskap som kan bidra til å forebygge liknende hendelser og ulykker."⁸⁰ I likhet med havarikommisjonens undersøkelsesmandat er altså sikkerhetsarbeidet viktig for granskingen, men Petroleumstilsynets undersøkelser kan føre til sivil- eller strafferettslig ansvar.⁸¹ Petroleumstilsynet bistår også politiet i etterforskningen på sistnevntes anmodning.

Hva gjelder granskingen, kan det utledes ytterligere to momenter fra pl. § 10-3 første ledd som har betydning for avhandlingen:

⁷⁷ Kronprinsregentens resolusjon 19. desember 2003

⁷⁸ St.meld.nr.7 s. 26

⁷⁹ St.meld.nr.12 s. 48

⁸⁰ l.c.

⁸¹ Petroleumstilsynet har imidlertid til gode å politianmelde forhold den har avdekket ved gransking, jfr. Aftenposten.no 17. april 2013.

(1) Petroleumstilsynets kompetanse er saklig og geografisk begrenset til "alle som utøver petroleumsvirksomhet som omfattes av loven." Det saklige virkeområdet er knyttet til "petroleumsvirksomhet". Dette er definert i § 1-6 bokstav c som "all virksomhet knyttet til undersjøiske forekomster, herunder undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter, likevel ikke transport av petroleum i bulk med skip." En ulykke med en oljetanker faller derfor utenfor petroleumstilsynets kompetanse.

Ordlyden i § 1-6 bokstav c taler for at all annen transport tilknyttet petroleumsvirksomhet faller inn under lovens virkeområde. Dette ville imidlertid ha gjort et stort inngrep i flaggstatens jurisdiksjon over sjøfarten. Denne gråsonen mellom sjøretten og petroleum retten for fartøyer som er tilknyttet petroleumsvirksomhet er nærmere drøftet i petroleumslovens forarbeider. De presiserer at forsynings- og hjelpefartøyer "etter gjeldende rett [er] unntatt fra lovens virkeområde", men at dette ikke innebærer "at den 'petroleumsvirksomhet' som finner sted om bord unntas."⁸² Etter dette omfattes disse fartøyene av loven kun i den utstrekning de bedriver petroleumsvirksomhet.

Det er videre verdt å merke seg forarbeidenes vurdering av "transport" i definisjonen av "petroleumsvirksomhet" i pl. § 1-6 bokstav c sammenholdt med definisjonen i § 1-6 bokstav h. "Transport" knyttes i bokstav h til "skipning av petroleum i rørledning". Etter forarbeidene faller forflytning av flytende innretninger utenfor petroleumslovens anvendelsesområde.⁸³ Med "forflytning tenkes først og fremst på flyttbare innretningers bevegelser til og fra det felt den skal betjene, hva enten forflytningen skjer for egen maskin eller ved slep."⁸⁴ Slik forflytning reguleres av sjøretten. Det betyr at en ulykke tilsvarende *Bourbon Dolphin* i norsk sektor faller utenfor petroleumslovens virkeområde etter pl. § 1-4 og derfor ikke skal granskes av Petroleumstilsynet etter § 10-3.

⁸² Ot.prp.nr.43 s. 30

⁸³ l.c.

⁸⁴ l.c.

Den geografiske begrensningen i § 10-3 følger av "som omfattes av loven". Pl. § 1-4 begrenser lovens virkeområde først og fremst til kontinentalsokkelen i tråd med folkeretten.

(2) Utgangspunktet i petroleumslovgivningen er at "alle som utøver virksomhet" har ansvar både for å organisere og gjennomføre virksomheten på en forsvarlig måte, herunder å iverksette gransking etter en ulykke.⁸⁵ Statens sikkerhetskontroll med industrien går av den grunn i stor grad ut på å følge opp industriens egen sikkerhetskontroll.⁸⁶ Myndighetenes tilsyn kommer dermed i tillegg til og ikke i stedet for bransjens egen oppfølging.⁸⁷ Etter en uønsket hendelse eller ulykke vil derfor både den involverte utøver av petroleumsvirksomhet og petroleumstilsynet iverksette hver sin gransking. Disse foregår ofte parallelt, og ikke nødvendigvis helt uavhengig av hverandre.

Dette kan illustreres med to nylig offentliggjorte granskinger:

Den 4. september 2012 fikk boreinnretningen *Scarabeo 8*, drevet av ENI Norge og Saipem, en utilsiktet krenging på 7 grader. Hendelsen fikk ingen alvorlige konsekvenser i form av skade på verken mennesker eller miljø, men ble allikevel vurdert som alvorlig.⁸⁸ ENI Norge og Saipem hadde allerede gransket ferdig hendelsen da Petroleumstilsynet iverksatte gransking. Petroleumstilsynet besluttet å gjennomføre gransking uten inspeksjon av boreinnretningen og med utgangspunkt i den private granskingsrapporten.⁸⁹

Det andre eksempelet er gasslekkasjen på Statoils plattform *Heimdal* den 25. mai 2012. I dette tilfellet startet Statoil og Petroleumstilsynet gransking samtidig. Petroleumstilsynet kunne derfor ikke ta utgangspunkt i Statoils rapport. Allikevel hadde Statoil og Petroleumstilsynet både felles oppstarts- og avslutningsmøte, og Statoils granskingsrapport utgjorde en del av dokumentgrunnlaget for Petro-

⁸⁵ Hammer et. al. 2013

⁸⁶ Kaasen 2011 s. 193

⁸⁷ St.meld.nr.7 s. 27

⁸⁸ Granskingsrapport 401003006 s. 3

⁸⁹ ibid. s. 4

leumstilsynets rapport.⁹⁰ Av rapporten fremkommer det at også politiet besluttet å iverksette etterforskning, og at Petroleumstilsynet ble anmodet om å bistå politiet med denne.

2.4.1 Bistand til politiet

Samarbeidet mellom Petroleumstilsynet og politiet ble formalisert ved Riksadvokatens rundskriv av 11. juni 1996, og er i tillegg beskrevet i Riksadvokatens arbeidsgruppes veiledning om samarbeidet av 3. april 1995.⁹¹

Både Petroleumstilsynet og politiet skal varsles ved en alvorlig ulykke på kontinentalsokkelen, jfr. styringsforskriften § 29. Dersom politiet iverksetter etterforskning, ber det om bistand fra Petroleumstilsynet. Bistanden omfatter å være med politiet på innretningen, delta i møter med den berørte ledelsen og tillitsvalgte, åstedsbefaring, klarlegging av dokumentasjonsbehov og innhenting av dette, teknisk åstedsundersøkelse, og både identifisering av vitner og deltakelse i avhør.⁹² Etter at politiet er ferdig med å etterforske hendelsen oversendes saken til Petroleumstilsynet for uttalelse, slik at en eventuell motstridende oppfatning av faktum kan avdekkes.⁹³

Fordi Petroleumstilsynet samarbeider så tett med politiet i etterforskningen, foregår i praksis de to parallelle undersøkelsene delvis som en felles aktivitet underveis.⁹⁴ Etter gasslekkasjen på *Heimdal* bistod for eksempel Petroleumstilsynet politiet med åstedsbefaring og avhør av personell på innretningen.⁹⁵ Selv om det mest fremtredende hensynet bak Petroleumstilsynets gransking er sikkerhet – slik det også er for havarikommisjonen – er altså ikke Petroleumstilsynet uavhengig av politiet.

⁹⁰ Granskingsrapport 001036006 s. 6 og 43

⁹¹ Rundskriv R.94/1152 Del II s. 4 og Riksadvokatens arbeidsgruppe 2009 s. 33

⁹² Veiledning 3.4.1995 s. 3

⁹³ *ibid.* s. 5

⁹⁴ Bruskeland 2013

⁹⁵ Granskingsrapport 001036006 s. 5

2.5 Politiet

Med virkning fra 1. juli 2008 ble den tidligere ordningen med sjøfartsinspektørene som ansvarlige for den straffeprosessuelle etterforskingen av sjøulykker opphevet. Dette ansvaret ble overtatt av politiet. Endringen medførte at det enkelte politidistrikt fikk ansvaret for å etterforske sjøulykker innenfor sitt område, mens kompetansen til å etterforske sjøulykker utenfor territorialfarvannet ligger hos politimesteren på skipets hjemsted.⁹⁶ Etter påtaleinstruksen § 35-4 har Økokrim kompetanse til å etterforske "særlig alvorlige overtredelser" relatert til miljøkriminalitet – herunder forurensning ved utslipp fra skipstrafikk.

Samtidig som etterforsningskompetansen ble lagt til politidistriktene, besluttet Politidirektoratet å gi Rogaland politidistrikt ansvar for å etablere en spesialkompetanse for etterforsking av sjøulykker, med ansvar for å yte bistand til de andre politidistriktene. Etter påtaleinstruksen § 33-1 har dessuten statsadvokatene i Rogaland påtalekompetanse ved lovbrudd i petroleumsvirksomheten, mens utøvelsen av politimyndighet i kontinentalsokkelsaker er inndelt mellom de fire politidistriktene langs kysten: Stavanger, Nordmøre, Helgeland og Troms.⁹⁷

2.5.1 Politiets etterforsking

Etter strpl. § 224 første ledd skal politiet iverksette etterforsking når det rimelig grunn til å undersøke om det foreligger straffbart forhold. Dersom politiet først iverksetter etterforsking, er formålet etter strpl. § 226 første ledd bokstav a og b "å skaffe til veie de nødvendige opplysninger for å avgjøre spørsmålet om tiltale, [og] å tjene som forberedelse for retts behandling av spørsmålet om straffeskyld og eventuelt fastsettelse av reaksjon".

Av strpl. § 224 fjerde ledd første punktum følger det at politiet kan etterforske brann og andre ulykker også uten mistanke om straffbare forhold. Påtaleinstruksen § 7-4 femte ledd andre punktum jfr. første punktum sier imidlertid at det skal foretas etterforsking uten mis-

⁹⁶ Riksadvokatens brev av 16. juni 2008

⁹⁷ NOU 1999:10 s. 32

tanke om straffbart forhold ved alvorlig personskade eller betydelig ødeleggelse av eiendom. Tredje punktum regulerer hvordan dette forholder seg til ulykker som skal undersøkes av en fast kommisjon. Etterforsking foretas da i den utstrekning påtalemyndigheten selv finner grunn til.

Ordlyden i påtaleinstruksens § 7-4 sammenholdt med strpl. § 224 fastsetter at politiet skal iverksette etterforsking uansett dersom det er mistanke om straffbart forhold i forbindelse med ulykken. Plikten til å iverksette etterforsking etter ulykke som har voldt alvorlig personskade eller betydelig ødeleggelse av fast eiendom avhenger imidlertid av hvorvidt havarikommisjonen og/eller Petroleumstilsynet har iverksatt sine undersøkelser, men politiets rett til å iverksette etterforsking utelukkes ikke selv om det ikke er grunn til mistanke, jf. påtaleinstruksens § 7-4 femte ledd tredje punktum.

Sjølovkomiteen foreslo for øvrig å begrense retten til å etterforske sjøulykker der det ikke er mistanke om straffbart forhold til de tilfeller hvor havarikommisjonen begjærer etterforsking iverksatt eller ikke finner grunn til å iverksette egne undersøkelser. Dette ble begrunnet med at parallelle undersøkelser kunne komplisere undersøkelsene og føre til dobbeltarbeid.⁹⁸ Forslaget ble imidlertid avvist av Justisdepartementet som viste til at det er i samfunnets interesse å etterforske og påtale straffbare forhold, slik at de ansvarlige kan straffes hvis det er grunn til det. En begrensning av politiets etterforskningsadgang ville etter departementets syn ikke ivareta dette hensynet.⁹⁹

2.5.2 Bistand fra Sjøfartsdirektoratet

Under det tidligere sjøforklaringsinstituttet hadde sjøfartsinspektørene både teknisk og maritim kompetanse.¹⁰⁰ Da sjøforklaringsinstituttet ble avviklet oppstod det et behov for slik kompetanse hos politiet. I tillegg til Rogaland politidistrikts spesialkompetanse bistås der-

⁹⁸ NOU 1999:30 s. 79, 105 og 114

⁹⁹ Ot.prp.nr.78 s. 76-77

¹⁰⁰ Slettemoen 2011 s. 68

for politiet av Sjøfartsdirektoratet.¹⁰¹ Denne bistanden omfatter blant annet at representanter fra Sjøfartsdirektoratet deltar i åstedsundersøkelsen, klarlegger dokumentasjonsbehov og gir råd om hvilke gjenstander det bør foretas beslag i.¹⁰²

Bistand fra Sjøfartsdirektoratet var eksempelvis av betydning for etterforskingen av *Full City*-ulykken i 2009.¹⁰³ Sjøfartsdirektoratet bistod etter hvert både med praktiske etterforskingsskritt og under den påfølgende rettssaken.¹⁰⁴

¹⁰¹ Riksadvokatens arbeidsgruppe 2009 s. 45

¹⁰² *ibid.* s. 47

¹⁰³ Rakkestad 2012 s. 53

¹⁰⁴ Slettemoen 2011 s. 70

3 Beslag

3.1 Oversikt over fremstillingen

Både havarikommisjonen, Petroleumstilsynet og politiet foretar beslag slik dette er definert i avhandlingen i forbindelse med undersøkelser av maritime ulykker.¹⁰⁵ De rettslige grunnlagene for å foreta beslag redegjøres for og drøftes både i lys av myndighetenes praksis, legalitetsprinsippet, tidligere organisering av sikkerhetsundersøkelser, folkerett og fremmed rett. I vurderingen av hjemlene vil avhandlingen bevege seg fra å være deskriptiv – hvordan systemet faktisk er (*de lege lata*), til å si noe normativt – hvordan systemet burde være (*de lege ferenda*). Avslutningsvis vurderes utfordringer knyttet til parallelle undersøkelser av samme ulykke, særlig med tanke på situasjoner der ulike myndigheter vil ta beslag i de samme gjenstandene.

3.2 Havarikommisjonens beslag

3.2.1 Sjøloven § 479

Etter sjøl. § 479 første ledd første punktum kan havarikommisjonen "ta i besittelse skip som er forulykket, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utføre sitt verv." En antitetisk tolking av "skip som er forulykket" taler for at havarikommisjonen ikke kan ta beslag i skip som *ikke* er forulykket. Ordlyden begrenser verken "dokumenter" eller de "andre ting" som det kan tas beslag i, men den språklige konteksten tyder på at både "dokumenter" og "andre ting" må relatere seg til det forulykkede skipet.

Andre bestemmelser i sjølovens kapittel 18 II gir nærmere anvisning på hva havarikommisjonen kan fatte interesse i å beslaglegge: § 475a første ledd ramser opp, men begrenser ikke mulige bevis til "sjøkart, skipsdagbøker, elektroniske og magnetiske innspillings- og videobånd, herunder opplysninger fra ferdsskriver (VDR) og andre elektroniske innret-

¹⁰⁵ Brennhovd 2013, Auflem 2013, Haaland 2013 og Bruskeland 2013

ninger (...)." ¹⁰⁶ § 477 første ledd ilegger enhver en plikt til "å utlevere dokumenter og annet som kan bidra til å klarlegge de faktiske forhold", mens andre ledd fastlegger en plikt for rederiet og skipsføreren til å "fremlegge utskrift av hva skipsbøkene inneholder om sjøulykken." Disse bestemmelsene tyder isolert sett på at det er skipsbøkene, ferdsskriveren og andre dokumenter og systemer i direkte sammenheng med skipets navigasjon eller arbeidet med denne som er av størst interesse. Havarikommisjonens beslagsrett er imidlertid ikke begrenset til dette i sjøl. § 479, noe som understrekes av det straffesanksjonerte forbudet mot å fjerne "vrakrester og annet fra skipet" uten samtykke fra havarikommisjonen eller politiet i sjøl. § 478 jfr. straffeloven § 414 andre ledd.

Det eneste vilkåret som settes for å ta beslag er at havarikommisjonen "trenger det for å kunne utføre sitt verv". Havarikommisjonens oppgaver er nærmere definert i sjøl. § 473 andre ledd, og omfatter først og fremst å klarlegge årsaksfaktorene for å bedre sjøsikkerheten. At havarikommisjonens verv ikke er begrenset av sjølovens bestemmelser ut over dette kan illustreres med sjøl. § 476 første ledd in fine som stadfester at havarikommisjonen selv avgjør "omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres." Dette bekrefter § 479 andre ledd som sier at "informasjon innhentes i slikt omfang og på den måten som [havarikommisjonen] selv finner hensiktsmessig." I forarbeidene presiserer imidlertid departementet at annet ledd ikke er ment som en hjemmel for inngrep. Formålet med bestemmelsen er snarere å presisere undersøkelsesmyndighetens faglige uavhengighet. ¹⁰⁷ Dersom havarikommisjonen skulle bli nektet å ta noe i besittelse, har den ikke politimyndighet til å ta beslag mot den undersøktes vilje. ¹⁰⁸ Dette modifiseres imidlertid på tre måter i sjølovens bestemmelser:

(1) Etter sjøl. § 479 første ledd kan havarikommisjonen "[o]m nødvendig kreve hjelp av politiet" til å fremskaffe opplysninger. Dette innebærer at dersom havarikommisjonen ikke

¹⁰⁶ VDR: *Voyage Data Recorder*.

¹⁰⁷ Ot.prp.nr.78 s. 87

¹⁰⁸ NOU 1999:30 s. 96

får tilgang til det den trenger, så har den krav på hjelp fra politiet til å ta beslag. Ordlyden i bestemmelsen begrenser ikke denne hjelpen. Havarikommisjonen er ikke bundet av de samme prosessuelle begrensningene som politiet. En følge av dette kan bli at politiet på vegne av havarikommisjonen tar beslag den ikke nødvendigvis selv har kompetanse til å ta etter straffeprosesslovens bestemmelser.

En slik vid tolking av politiets adgang til å ta beslag på havarikommisjonens vegne er imidlertid ikke støttet i forarbeidene. Sjøl. § 479 har, som beskrevet nedenfor, sin opprinnelse i tilsvarende bestemmelse i den gamle luftfartsloven. I forarbeidene til den opprinnelige formuleringen nevnes det at denne type bestemmelse allikevel "ikke hjemler politiet annen tvangsmyndighet enn det har etter ellers gjeldende regler."¹⁰⁹ Det taler også i en slik tolking favør at lovgiver har regulert havarikommisjonens tilgang til fysiske bevis på ytterligere to måter – noe som ikke hadde vært nødvendig dersom bistanden fra politiet var ubegrenset. Politiets hjelp må derfor holdes innenfor straffeprosessens rammer.

For havarikommisjonen har det i praksis vært vanligst å be politiet om hjelp til tekniske undersøkelser etter brann, noe som skyldes politiets erfaring med slike åsteder – ikke manglende samarbeidsvilje hos den undersøkte.¹¹⁰

(2) Unnlatelse av å fremlegge dokumentasjon etter sjøl. § 477 andre ledd og å etterkomme krav fra havarikommisjonen etter sjøl. § 479 første ledd er straffbart etter straffeloven § 414 andre ledd. Dette medfører at den som undersøkes risikerer strafferettslige reaksjoner ved å nekte havarikommisjonen å ta beslag. Frykten for å bli straffeforfulgt motiverer antagelig den undersøkte til å legge forholdene til rette for havarikommisjonen.

¹⁰⁹ Innstilling III 1957 s. 368

¹¹⁰ Haaland 2013

(3) Skulle allikevel havarikommisjonen nektes beslag etter § 479, kan den kreve bevissikring etter sjøl. § 481 som henviser til tvistelovens ("tvl.") §§ 28-3 tredje ledd og 28-4. Tvistelovens regler om bevissikring utenfor rettssak er i § 28-2 underlagt et vilkår om at det "enten er en nærliggende risiko for at beviset vil gå tapt eller bli vesentlig svekket (...)." I forarbeidene til sjøl. § 481 presiseres det imidlertid at undersøkelsesmyndigheten burde ha en "bredere adgang til å føre bevisopptak enn det som gjelder ellers (...)"¹¹¹ Dette ble begrunnet både med at sikkerhetsundersøkelsen ikke vil knytte seg til et sivilrettslig krav, men derimot det forebyggende sjøsikkerhetsarbeidet, og at det ikke er "grunn til å frykte at undersøkelsesmyndigheten vil kreve bevisopptak uten at det er grunn til det."¹¹² Derfor foreslo departementet en ubetinget rett til bevisopptak, uten hensyn til de begrensningene som ellers vil gjelde.

Tolket i samsvar med forarbeidene kan dermed havarikommisjonen med hjemmel i sjøl. § 481 første ledd kreve bevissikring iverksatt straks etter tvl. § 28-3 tredje ledd uten at retten skal vurdere behovet for dette etter § 28-2. Rettens vurdering blir derfor begrenset til en nødvendighetsvurdering etter sjøl. § 479. Tradisjonelt har dessuten domstolene vært forsiktede med å sette et slikt faglig forvaltningsskjønn til side.¹¹³ I tråd med en slik forståelse er begrensningen forarbeidene skisserer til beslagskompetansen mer formell enn reell: Skulle den undersøkte nekte havarikommisjonen å ta beslag etter sjøl. § 479, vil han risikere straff etter straffelovens § 414 andre ledd, og havarikommisjonen vil uansett enten kunne be om hjelp fra politiet eller få en rettslig kjennelse på at de har rett til beslaget uten at retten skal vurdere behovet etter tvl. § 28-2 og med lav sannsynlighet for at retten vil sette havarikommisjonens vurdering til side.

Fordi sjøl. § 481 også henviser til tvl. § 28-4 om gjennomføring av bevissikring, kan det kort nevnes at denne ikke oppstiller noen deklarasjonelle krav til bevissikring, men henviser

¹¹¹ Ot.prp.nr.78 s. 62

¹¹² *ibid.* s. 63

¹¹³ Rt-1981-745 (s. 751)

til reglene om tilgang til realbevis og bevisopptak i rettssak "så langt de passer". Det er derfor ikke nødvendig med noen ytterligere drøftelse av tilgangen til bevis etter tvistelovens regler om bevissikring, da reglene uansett vil måtte vike for sjølovens vide regler om hva havarikommisjonen skal kunne ta beslag i etter §§ 477-479.

3.2.2 Beslagsadgangens bakgrunn og begrunnelse

Sjølovens forarbeider mangler klare uttalelser om beslagsadgangen etter § 479 første ledd første punktum, men viser til den tilsvarende bestemmelsen i luftfartsloven.¹¹⁴ Sjøl. § 479 er omtrent identisk med tilsvarende beslagshjemler for havarikommisjonen etter vegtrafikklovens § 46, jernbaneundersøkelsesloven § 13 og luftfartsloven § 12-15. Formuleringen har sitt opphav i tilsvarende bestemmelse i § 165 andre ledd i den tidligere luftfartsloven fra 1960 som ble opphevet i juni 1993.¹¹⁵ Havarikommisjons historiske opprinnelse var nettopp knyttet til undersøkelse av flyulykker.¹¹⁶ Fordi beslagshjemmelen i sjøloven er tilnærmet uforandret sammenliknet med den opphevede luftfartsloven, er forarbeidene til denne relevante ved tolkingen av sjøl. § 479.

Kommisjonen for revisjon av luftfartsloven uttalte at undersøkelsesmyndighetens rett til å ta beslag burde gis særskilt hjemmel i loven fordi de straffeprosessuelle beslagsreglene ikke ville være tilstrekkelige. Disse var formet med sikte på straff og oppstilte vilkår som gjorde dem "praktisk uanvendelige ved administrative undersøkelser (...)".¹¹⁷ Politiets adgang til å ta beslag var etter kommisjonens syn sterkt begrenset og kunne bare utøves i forbindelse med straffesak. Videre uttales det at selv om undersøkelsesorganene i praksis hadde skaffet seg både bevis og adgang til åstedet, så hadde man "ingen sikkerhet for at villighet til å gi opplysninger m.v. alltid vil være tilstede, og bl.a. fordi tidsmomentet kan være av vesentlig betydning ved disse undersøkelsene, er det ikke praktisk at undersøkelsesmyn-

¹¹⁴ NOU 1999: 30 s. 96

¹¹⁵ FOR 1996-03-15 nr 270

¹¹⁶ Havarikommisjonen: Historisk utvikling

¹¹⁷ Innstilling III 1957 s. 368

digheten skal være henvist til å gå vegen om retten eller politiet i alle tilfelle hvor opplysninger m.v. ikke blir ytet frivillig."¹¹⁸ Kommisjonen fant for øvrig ikke at det knyttet seg "vesentlige betenkeligheter ved den enklere fremgangsmåte som er foreslått i utkastet."¹¹⁹

I sin høringsuttalelse understreket imidlertid Riksadvokaten at det prinsipielt var "betenkelig (...) å gi regler som fraviker de rettsgarantier våre prosesslover ellers stiller opp." Allikevel syntes Riksadvokaten forslaget var forsvarlig "[p]å grunn av den store samfunnsmessige interesse som er knyttet til lufttrafikkens sikkerhetsproblemer og de særlige omstendigheter som således foreligger med hensyn til behovet for en hurtig oppklaring av hendelsesforløpet."¹²⁰ Justis- og politidepartementet delte Riksadvokatens syn.¹²¹ Samlet sett talte altså praktiske hensyn for en vid beslagshjemmel, mens formålet med sikkerhetsundersøkelsen i motsetning til formålet med politiets etterforskning ikke talte mot. Med andre ord fikk samfunns- og sikkerhetsmessige hensyn prioritet foran prosessuelle. I mangel på klare uttalelser i forarbeidene om sjølovens tilsvarende bestemmelse, synes avveiningen mellom behovet for å kunne ta beslag i undersøkelsesøyemed kontra rettssikkerhetsgarantiene i prosesslovgivningen fortsatt å være motivet for beslagshjemmelen i sjøl. § 479 første ledd.

Sjølovkomiteen av 1963 drøftet imidlertid forskjellene mellom undersøkelser av fly- og sjøulykker ved innhenting av opplysninger. Fordi det sjelden var overlevende etter flyulykker baserte en påfølgende undersøkelse seg i stor grad på gransking av vrakrestene. Ved sjøforklaring utgjorde derimot avhør av besetningen hoveddelen av undersøkelsene. Derfor passet ikke en tilsvarende regulering på sjøulykker som på flyulykker.¹²² Forarbeidene til dagens sjølov henviser til denne problemstillingen i forbindelse med sjøforklaringsinstituttet der "skipsfartens særpreg" tilsa en hurtig undersøkelse blant annet fordi en alminnelig

¹¹⁸ Innstilling III 1957 s. 366

¹¹⁹ *ibid.* s. 368

¹²⁰ Ot.prp. nr. 52 s. 52

¹²¹ *l.c.*

¹²² Innstilling IV 1963 s. 42

innsamling av bevis "vil være en stor ulempe for berørte parter som reder, lasteiere og besetning."¹²³ Forskjellene mellom fly- og sjøulykker hva gjelder både overlevende og andre er antagelig de samme i dag. Det kan tale for at havarikommisjonens behov for gjenstander kontra vitneopplysninger fortsatt er forskjellig mellom ulykkestypene. Samtidig gir den nevnte mangelen på overlevende en forklaring på Riksadvokatens uttalelse i luftfartslovens forarbeider om de "særlige omstendigheter" som tilsa en tilsidesettelse av prosessuelle beslagbegrensninger. Ved flyulykker kan det derfor være mer som taler for en vid beslagssadgang enn ved sjøulykker – samtidig som mindre taler imot. Allikevel er havarikommisjonen utstyrt med den samme beslagshjemmelen uansett ulykkestypenes særpreg.

3.2.3 Internasjonale forpliktelser

Havrettskonvensjonen regulerer ikke undersøkelser av sjøulykker ut over flaggstatens plikter i art. 94 nr. 7. Det kan imidlertid nevnes at havrettskonvensjonen i del VI om kontinentalsokkelen, del XII om vern og bevaring av det marine miljø og del XV om tvisteløsning balanserer myndighetenes rett til å oppbringe, undersøke og tilbakeholde et skip under en annen statparts flagg med et krav om omgående å frigi skipet mot økonomisk sikkerhetsstillelse.¹²⁴ Dette understreker at flaggstatsjurisdiksjon er hovedregelen i havretten og illustrerer hvordan konvensjonen anerkjenner skips behov for å kunne seile videre.

Gjennom SOLAS-konvensjonen er IMO-koden del I og II bindende for Norge. Avsnitt 8.1 i kodens del II fastlegger havariinspektørenes myndighet ved undersøkelser. Når det gjelder beslag skal de kunne "*acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation*." Ordlyden i formuleringen samsvarer med sjøl. § 479 første ledd første punktum. Formålet med IMO-koden er etter avsnitt 1.1 å etablere en felles tilnærming til sikkerhetsundersøkelser, og for å oppnå dette inneholder IMO-koden del III "*recommended practices*".

¹²³ NOU 1999:30 s. 10

¹²⁴ Se artiklene 73 nr. 2, 226 nr. 1 (b) og 292

IMO-koden del III er imidlertid ikke bindende. SOLAS kapittel XI-1 regulering 6 anbefaler allikevel å ta den i betraktning *"to the greatest possible extent in order to achieve a more uniform implementation of the Casualty Investigation Code."* Fordi IMO-koden del III bidrar til å oppfylle formålet ved å etablere felles praksis, er den relevant for vurderingen av bestemmelsene i del I og II, og deriblant beslagsadgangen i avsnitt 8.1.

For havariinspektørenes beslagsrett etter avsnitt 8.1 er særlig del III kapittel 22 relevant. Kapittelet beskriver den anbefalte fremgangsmåten for innsamling av bevis. I avsnitt 22.1 stadfestes:

"A marine safety investigating State(s) should not unnecessarily detain a ship for the collection of evidence from it or have original documents or equipment removed unless this is essential for the purposes of the marine safety investigation. Investigators should make copies of documents where practicable."

Nytten av et beslag skal altså vurderes opp mot skipets behov for å seile videre. IMO-koden del III presiserer behovet i avsnitt 20.3 om iverksettelse av en sikkerhetsundersøkelse:

"Recognizing that any ship involved in a marine casualty or marine incident may continue in service, and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the marine safety investigating State(s) (...) should start the marine safety investigation as soon as reasonably practicable, without delaying the ship unnecessarily."

Dette står i kontrast til sjølovkomiteens standpunkt om hvilke hensyn som var viktige ved utformingen av nytt regelverk. Komiteen uttaler at "strukturendringer innen sjøfarten" gjør at det "nå neppe har allmenn gyldighet" å tillegge tidsmomentet avgjørende vekt, men utdyper ikke hva strukturendringene innebærer.¹²⁵ Forarbeidene til det gamle regelverket tyder imidlertid på at sjølovkomiteen viser til problemer med å kontakte mannskapet etter

¹²⁵ NOU 1999:30 s. 63

at skipet har seilt. Dette utgjorde ett av argumentene for en hurtig iverksetting av sjøforklaring som forarbeidene fra 1963 viste til og gir mening til formuleringen om "strukturendringer".¹²⁶ Tilsynelatende ser sjølovkomiteen derfor bort ifra skipets behov for å seile videre slik det både kommer til uttrykk i IMO-koden og i forarbeidene til sjøforklaringsinstituttet.

Ytterligere tre momenter i IMO-kodens anbefalte fremgangsmåte i del III kontra sjølovens bestemmelser kan fremheves:

(1) Det siterte avsnitt 22.1 anbefaler at det ikke tas beslag i originaldokumenter, men at inspektørene heller bør ta kopier. En slik presisering fantes i det gamle sjøforklaringsinstituttet,¹²⁷ men er ikke videreført i sjøl. § 477 om plikten til å utlevere dokumenter eller § 479 om hva det kan tas beslag i. Havarikommisjonen har selv ingen innvendinger mot å nøye seg med kopier – såfremt det ikke er grunnlag for tvil om mannskapets kvalifikasjoner og de tilhørende dokumentenes gyldighet.¹²⁸

(2) IMO-koden avsnitt 25.4 anbefaler at undersøkelsesrapporten ikke skal kunne fremlegges for retten en i etterfølgende straffe- eller erstatningssak. Sjøloven er på sin side taus om dette. Med tanke på sjølovkomiteens begrunnelse for å skille sikkerhetsundersøkelsen fra politiets etterforsking kan fremleggelse av rapporten i en senere rettssak svekke havarikommisjonens uavhengighet. I tillegg utfordrer det den undersøktes rettssikkerhet fordi rapporten kan bygge på opplysninger som ellers nyter prosessuelt vern.

(3) IMO-koden avsnitt 16.4 anbefaler at sikkerhetsundersøkelsen gis samme prioritet som andre parallelle undersøkelser – inkludert politietterforskingen av ulykken. Spørsmålet om prioritet er ikke uttrykkelig regulert i verken sjøloven eller straffeprosessloven.

¹²⁶ Innstilling IV 1963 s. 42

¹²⁷ Sjølovens tidligere § 471

¹²⁸ Brennhovd 2013

I tillegg til IMO-koden del I og II har Norge innført EU-direktivet. EU-direktivet må ses i sammenheng med IMO-koden og oppstiller utfyllende bestemmelser til dette.¹²⁹ På visse områder samsvarer sjøloven samtidig mer med EU-direktivet enn med IMO-kodens anbefalinger:

I motsetning til IMO-koden anerkjenner ikke EU-direktivet eksplisitt skipets behov for å seile videre, og oppstiller heller ingen forholdsmessighetsvurdering mellom dette og undersøkelsesmyndighetens behov for å ta beslag. Tidsmomentet kommer allikevel til uttrykk på en generell måte i art. 1.1. (a) som fastslår at direktivets sikkerhets- og miljøformål skal oppnås ved "*the expeditious holding of safety investigations (...)*." Videre pålegger direktivet i art. 4.1 medlemsstatene å gi sikkerhetsundersøkelsene en rettslig status som sikrer at undersøkelsene kan utføres "*as effectively and rapidly as possible.*" Dette synes å samsvare med sjøl. § 476 første ledd første og andre punktum som sier at undersøkelsen skal iverksettes "så snart som mulig" og "bringes til avslutning uten ugrunnet opphold."

Art. 8.4 regulerer undersøkelsesorganets tiltak for å fremskaffe opplysninger. Som i sjøl. § 479 gis det adgang til privat grunn, undersøkelse og beslag i både det forulykkede skip, vrakrester, dokumenter, ferdsskriver og andre uspesifiserte ting.

Oppsummert kan det virke som om EU-direktivet i likhet med sjøloven forholder seg til IMO-kodens bindende del I og II, og kun har viet den anbefalte praksisen hva gjelder tidsmomentet plass i generelle retningslinjer. Dermed er hensynet til skips behov for å kunne seile videre – som vektlegges i både Havrettskonvensjonen og IMO-kodens anbefalte praksis – ikke et hensyn som ivaretas i verken EU-direktivets eller sjølovens bestemmelser.

¹²⁹ Prop. 143L s. 6

3.2.4 Den engelske løsningen

I Storbritannia er undersøkelser av sjøulykker regulert i lov; "*The Merchant Shipping Act 1995*" ("MSA"), forskrift; "*The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012*" ("MSAR") og retningslinjer; "*Marine Guidance Note 458*" ("MGN").

Etter MSA section 259 (2) bokstavene f til h er de engelske beslagshjemlene tilsynelatende like vide som de norske. MSA skiller seg imidlertid fra sjøloven ved at den i section 259 (2) bokstav j fastsetter en rett for havariinspektørene til å kreve fremlagt, inpsisere og kopiere relevante bøker og dokumenter. Dette utdypes i MGN section 46 som presiserer at "*charts; log books; recorded information (...) including information from a voyage data recorder and video recorder (...) remains the property of the owner and copies will be taken wherever possible.*" Dermed skiller den engelske reguleringen mellom det som må beslaglegges for å undersøkes – og det som kan kopieres. Denne sontringen til den undersøktes favør foretas ikke i sjøloven, men stemmer derimot overens med IMO-koden avsnitt 22.1.

Videre begrenser MSA section 259 (7) havariinspektørenes kompetanse ved å fastslå at "*nothing in the preceding provisions of this section authorises a person unnecessarily to prevent a ship from proceeding on a voyage.*" Bestemmelsen legger både et grunnlag for en nødvendighetsvurdering og anerkjenner skipets behov for å seile videre. Selve forholdsmessighetsvurderingen mellom skipets og undersøkelsens behov presiseres i MSAR section 10 (8) som sier at havariinspektøren ikke kan holde igjen et skip i britisk farvann "*any longer than is necessary for the collection or preservation (...) of the evidence (...) and shall take all reasonable steps to ensure that such evidence is collected or preserved expeditiously.*"

Avslutningsvis er det også verdt å merke seg at MSAR section 14 (14) og MGN section 51 ilegger strenge restriksjoner på bruk av havarirapporten i en senere rettssak. Etter MSAR er det forbudt å fremlegge de delene av rapporten som bygger på informasjon havariinspektøren har fått etter sine fullmakter i MSA section 259. Fordi denne bestemmelsen blant annet

omhandler beslagsreglene, unngår engelsk rett dilemmaet med at havariinspektørene ikke er bundet av de samme prosessuelle begrensningene som politiet, men at resultatene av undersøkelsen allikevel kan brukes som bevis i en straffesak. I tillegg synes dette å kunne styrke tillitten til den britiske havarikommisjonens uavhengighet.

Samlet sett har Storbritannia i større grad enn Norge implementert IMO-kodens anbefalte retningslinjer: Engelsk rett har både tatt hensyn til de som undersøkes og styrket undersøkelsens tillitt og uavhengighet.

3.2.5 Er sjøloven mangelfull og bør den i så fall endres?

Kommisjonen for revisjon av luftfartsloven hadde ingen innvendinger mot en vid beslagsadgang etter en flyulykke.¹³⁰ Tilgangen til opplysninger er imidlertid ofte en annen etter et forlis enn en flystyrt. Dessuten skiller den norske reguleringen av sikkerhetsundersøkelsen seg fra den praksis som er anbefalt i IMO-koden del III og som er implementert i engelsk rett. Etter min mening kan det derfor stilles spørsmål til tre ulike aspekter ved havarikommisjonens beslagsadgang etter sjøloven: (1) Foruten en nødvendighetsvurdering knytter sjøl. § 479 ingen vilkår til beslaget. (2) Sjøloven inneholder dessuten ingen anbefaling om å nøye seg med kopier av originaldokumenter, og (3) på tross av at havarikommisjonens beslag ikke er underlagt de samme prosessuelle begrensningene som beslag i prosesslovgivningen, kan undersøkelsesrapporten fremlegges som bevis i en påfølgende rettssak.

(1) Havarikommisjonens beslagsadgang har sitt opphav i undersøkelser av flyulykker og ble formulert for å sikre en effektiv tilgang til både åstedet og bevis.¹³¹ Dette har en naturlig sammenheng med havarikommisjonens formål, som både etter luftfartsloven og sjøloven er å bedre sikkerheten. Selv om tilgangen til objekter er viktig uansett ulykkestype, er utgangspunktet etter sjø- og flyulykker ulikt, noe som stadfestes i forarbeidene til det tidlige-

¹³⁰ Innstilling III 1957 s. 368

¹³¹ *ibid.* s. 366-368

re sjøforklaringsinstituttet.¹³² Etter en flyulykke vil mangelen på overlevende i større grad enn etter en sjøulykke gjøre havarikommisjonens undersøkelser avhengig av gjenstander. Dette skaper et behov for en vid beslagsadgang som nettopp på grunn av fraværet av overlevende vil være mindre inngripende. Med større tilgang på observasjoner er havarikommisjonens behov for gjenstander relativt sett mindre etter sjøulykker. Samtidig vil beslag i større grad kunne gripe inn i rådigheten både fordi eieren som regel lever, og fordi gjenstanden oftere fortsatt kan brukes. Slik sjølovkomiteen påpekte i 1963 og som kommer til uttrykk i IMO-koden del III, vil en unødvendig lang ventetid i havn være en ulempe for skipet.¹³³ Derimot vil sjelden tid være et moment for et havarert luftfartøy. Dermed er det mindre som taler for en vid beslagsadgang ved et forlis enn etter en flystyrt – og mer som taler mot. Det kan derfor settes spørsmålstegn ved at havarikommisjonens kompetanse etter en sjøulykke er basert på et regelverk som er tilpasset de spesielle behovene etter en luftfartsulykke.

Samtidig vil en lovendring som stiller vilkår for å foreta beslag nødvendigvis kunne innskrenke havarikommisjonens skjønn. Det viktigste hensynet ved sikkerhetsundersøkelsen er sjøsikkerheten – ikke skipets behov for å seile videre. Et krav om en viss forholdsmessighet mellom hensynene kan derfor svekke sikkerhetsundersøkelsen og derigjennom få konsekvenser for sikkerhetsarbeidet i sjøfarten. Som forklart nedenfor behøver allikevel ikke det ene hensynet å gå på bekostning av det andre.

Forarbeidene til sjøloven drøfter ikke det faktum at beslag, enten av havarikommisjonen eller politiet, oppleves likt av den som rammes av inngrepet: I begge tilfeller tapes rådigheten over eiendelen(e) midlertidig.¹³⁴ I praksis er beslag derfor like inngripende uansett hvilket myndighetsorgan som foretar det og hvilket formål det skal tjene. Når virkningen av inngrepet er den samme, taler det for at vilkårene for å legitimere det ikke bør være for-

¹³² Innstilling IV 1963 s. 42

¹³³ l.c. og IMO-koden avsnitt 20.3

¹³⁴ Stub 2007 s. 165

skjellige. I motsetning til havarikommisjonen er politiet pålagt en forholdsmessighetsvurdering etter strpl. § 170a. En forholdsmessighetsvurdering er også anbefalt i IMO-koden del III avsnitt 22.1, som er implementert i engelsk rett. En lignende implementering i norsk rett vil derfor både bidra til å oppfylle IMO-kodens formål om internasjonal rettsenhet og i større grad balansere inngrepet slik det er gjort i prosessreglene.

En lovfestet forholdsmessighetsvurdering vil kunne bedre den undersøktes rettssikkerhet. Ved å stille opp et slikt vilkår for å foreta beslag, vil retten i større grad kunne vurdere om dette er oppfylt enn ved henvisningen til havarikommisjonens verv i sjøl. § 479 dersom havarikommisjonen må gå veien om bevissikring etter sjøl. § 481. Dessuten vil en tilnærming mellom havarikommisjonens vilkår for å ta beslag og politiets til en viss grad veie opp for at den endelige rapporten kan fremlegges i en senere rettssak, selv om beslagene den bygger på har gått utenfor prosesslovgivningens begrensninger.

I praksis forsøker imidlertid havarikommisjonen å ta både rederiets og andre parters behov med i en vurdering av hva den kan oppnå med å ta et beslag.¹³⁵ Dette kan illustreres med havarikommisjonens arbeid for å innhente informasjon etter *Federal Kivalinas* grunnstøting ved Årsundøya og *Crete Cements* grunnstøting i Oslofjorden i 2008, og *Godafoss'* grunnstøting utenfor Hvaler i 2011.¹³⁶ I alle disse tre undersøkelsene mener havarikommisjonen at bergingsoperasjonen ikke ble forsinket av deres undersøkelser og at de tok hensyn til skipenes behov for å seile videre.¹³⁷

I undersøkelsen av *Godafoss* fattet for eksempel havarikommisjonen interesse for hvordan plasseringen av containere og en kran på dekk påvirket skipets siktlinje. På grunn av den pågående ber-

¹³⁵ Brennhovd 2013

¹³⁶ Rapporter: Sjø 2010/01, 2010/04 og 2012/09

¹³⁷ Brennhovd 2013

gingsaksjonen valgte havarikommisjonen allikevel ikke å foreta fysiske oppmålinger om bord, men ba heller rederiet om tilgang til lastefordelingen senere og beregnet siktlinjen i etterkant.¹³⁸

I *Crete Cements* tilfelle var tilsynelatende ikke behovet for å seile videre av betydning.¹³⁹ Det kan imidlertid settes spørsmålstegn ved omfanget av havarikommisjonens beslag. Forliset hang sammen med at losen sovnet ved roret.¹⁴⁰ Allikevel ble alle datamaskiner om bord, private inkludert, beslaglagt. I tillegg ble søppel tatt med til nærmere gjennomgang.¹⁴¹ Fra havarikommisjonens side har det omfattende beslaget blitt forklart med at den var i oppstartsfasen, og at de dermed hadde liten erfaring med sikkerhetsundersøkelser. Derfor tok havarikommisjonen med seg ekstra mye fra skipet for å være på den sikre siden.¹⁴² Et like omfattende beslag er da heller ikke blitt tatt i senere undersøkelser.

Ettersom det i praksis foretas en forholdsmessighetsvurdering, er det ikke noe umiddelbart behov for å endre loven. En ulovfestet praksis så langt er samtidig ingen garanti for fortsatt praktisering. Dersom praksisen kodifiseres, vil den derimot gi forutsigbarhet ved fremtidige undersøkelser. Havarikommisjonens praksis tyder dessuten på at en lovendring ikke vil få faktiske konsekvenser for sikkerhetsundersøkelsen. Den undersøktes lovfestede rettigheter styrkes dermed uten at sikkerhetsundersøkelsen svekkes.

Samlet sett vil en forholdsmessighetsvurdering i sjøloven som tar hensyn til skips behov for å seile videre styrke den undersøktes rettssikkerhet, gi et mer balansert regelverk med et klarere vilkår for inngrep og bidra til å oppfylle IMO-kodens formål. Samtidig er det en vanskelig balansegang å skulle lovfeste et hensyn til den som undersøkes uten å svekke det overordnede hensynet til sjøsikkerheten. Som vist kan det kanskje allikevel gjøres uten at havarikommisjonen i praksis må endre sine vurderinger før den tar beslag. Det kan derfor

¹³⁸ Brennhovd 2013

¹³⁹ l.c.

¹⁴⁰ Rapport Sjø 2010/04 s. 37-38

¹⁴¹ Steen 2010

¹⁴² Brennhovd 2013

ytterligere presiseres at en forholdsmessighetsvurdering i tråd med IMO-koden uansett ikke vil hindre beslag som er essensielle for sikkerhetsundersøkelsens formål.

(2) I sjøloven er det ikke oppstilt noen anbefaling om å nøye seg med kopier fremfor originaldokumenter, noe som derimot var et krav ved sjøforklaring.¹⁴³ Dette er også anbefalt i IMO-koden avsnitt 22.1 og i engelsk rett. En endring av sjøloven vil følgelig styrke den internasjonale rettsenheten og derigjennom bidra til å oppnå IMO-kodens formål. Det kan derfor spørres om sjøloven bør suppleres med en slik anbefaling.

Skipssikkerhetsloven § 13 andre ledd stiller et krav om at sertifikater "til enhver tid" skal være tilgjengelige om bord, noe som er nærmere regulert i forskrift. Dersom skipet ikke har nødvendige sertifikater om bord, kan det etter skipssikkerhetsloven § 52 første ledd bokstav c forbys å forlate havn. Også havrettskonvensjonen stiller strenge krav til skipets sertifikater i artiklene 94 nr. 4 (a) og 217 nr. 3. Dette illustrerer hvor viktig det er for skipet å ha originaldokumentene i sin besittelse, og at dette også henger sammen med behovet for å kunne seile videre.

I likhet med forholdsmessighetsvurderingen taler det mot å endre loven at dette ikke har vært et problem ved havarikommisjonens praktisering av regelverket.¹⁴⁴ Det har derimot bydd på utfordringer knyttet til politiets etterforskning av sjøulykker.¹⁴⁵ Dette tyder på at det kanskje ikke er behov for å endre sjøloven, men derimot for veiledninger om myndighetenes utøvelse av regelverket ved undersøkelser av sjøulykker generelt. I engelsk rett er den nevnte MGN en slik veiledning til hvordan loven skal tolkes. En lignende implementering av IMO-kodens anbefalte praksis vil både kunne bidra til internasjonal rettsenhet og rette oppmerksomheten mot skipets behov. Det kan presiseres at verken IMO-koden eller eng-

¹⁴³ Sjølovens tidligere § 471

¹⁴⁴ Brennhovd 2013

¹⁴⁵ Se punkt 3.4.3

elsk rett inneholder noe forbud mot å ta beslag i originaldokumenter, men begrenser beslag i originaler til tilfeller der det er ytterst nødvendig for sikkerhetsundersøkelsen.

(3) Norsk rett preges av få bevisavskjæringsregler. Verken straffeprosessloven, tvisteloven eller sjøloven forbyr fremleggelse av havarikommisjonens rapport som bevis. I merknadene til § 2 i forskriften om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker ble det fremholdt at en grundig undersøkelse av ulykker indirekte ville "kunne få en form for skyldplassering selv om formålet utelukkende er å fremme flysikkerheten."¹⁴⁶ Dette kan være vanskelig å unngå, og presiseres for sjøulykkers del både i EU-direktivet art.1 nr. 2 og IMO-koden avsnitt 1.2 som fastholder at undersøkelsesorganet ikke skal unnlate å rapportere fullt ut om ulykkesårsakene selv om skyld eller ansvar kan utledes av rapporten. IMO-koden del III avsnitt 25.4 anbefaler imidlertid derfor at det ikke tillates å føre rapporten som bevis, noe Storbritannia har rettet seg etter.

I forbindelse med havarikommisjonens beslagsadgang kan mangelen på bevisavskjæring være problematisk på to måter: Først og fremst kan mangelen svekke tillitten til havarikommisjonen og derigjennom undergrave opplysningsplikten i form av utlevering av "dokumenter og annet" etter sjøl. § 477 samt forbudet mot å fjerne "vrakrester og annet" etter sjøl. § 478 dersom de berørte frykter at rapporten indirekte kan bidra til sivil- eller strafferettslig ansvar. Dernest kan det tenkes et scenario hvor rapporten bygger på beslag som politiet ikke kunne ha foretatt på grunn av straffeprosessuelle begrensninger, men som retten allikevel gjøres kjent med gjennom rapporten. Det kan derfor spørres om sjøloven bør begrense muligheten til å føre havarikommisjonens rapport som bevis.

I prosesslovgivningen hersker prinsippet om fri bevisførsel. Dette kommer ikke direkte til uttrykk i straffeprosessloven, men hovedregelen er klart uttrykt i rettspraksis.¹⁴⁷ I tvistelo-

¹⁴⁶ FOR 2002-01-22 nr.61

¹⁴⁷ Rt-1990-1008, se s. 1010

ven er prinsippet lovfestet i § 21-3 første ledd, og er i tillegg nevnt i § 1-1 andre ledd som et middel for å oppnå lovens formål. Fra dette utgangspunktet er det visse unntak både i tvisteloven og straffeprosessloven. Allikevel kan et forbud mot å fremlegge rapporten som bevis svekke opplysningen av saken og dermed domstolenes grunnlag for å fatte riktig avgjørelse.

Visse bevis er imidlertid avskåret fordi de vil krenke andre interesser som lovgiver har funnet viktigere enn å oppklare saken for enhver pris.¹⁴⁸ Et eksempel på dette er strpl. § 119 som hindrer retten i å ta imot forklaringer som går på akkord med taushetsplikten. Dette er særlig relevant for havarikommisjonens rapport. Opplysningsplikten til havarikommisjonen etter sjøl. § 477 setter nettopp til side taushetsplikten. Bestemmelsens tredje ledd begrenser derfor den direkte bruken av forklaringene i en senere straffesak. Allikevel kan sikkerhetsrapporten basere seg på slike forklaringer – noe som i seg selv gjør det betenkelig å fremlegge denne for retten. Dessuten er hensynet til sikkerhet gitt prioritet over prosessuelle hensyn i sjøl. § 479.¹⁴⁹ Dette taler for at sjøsikkerhet er en interesse som lovgiver kan finne viktigere enn sakens opplysning, og i så fall for å begrense retten til å fremlegge rapporten for retten. I den forbindelse foreslo Advokatforeningen å innføre en bevisavskjæringsregel i straffeprosessloven i sin høringsuttalelse til implementeringen av EU-direktivet i sjøloven. Nærings- og handelsdepartementet delte uroen over at opplysninger gjennom rapporten kunne brukes til andre formål enn å bedre sjøsikkerheten, men avfeide den foreslåtte bevisavskjæringsregelen med at endringer i straffeprosessloven lå utenfor departementets ansvarsområde.¹⁵⁰

I praksis har havarikommisjonens rapporter ennå til gode å bli ført som bevis etter sjøulykker. Dette skyldes antagelig både det faktum at politiet normalt tar stilling til tiltalepørs-

¹⁴⁸ Andenæs 2009 s. 168

¹⁴⁹ Se punkt 3.2.2

¹⁵⁰ Prop.143L s. 18-19

målet før havarikommisjonens rapport foreligger, og at politiet har respektert havarikommisjonens ønske i konkrete tilfeller om at rapporten ikke skal fremlegges for retten.¹⁵¹

Et slikt tilfelle var straffesaken etter drukningsulykken på *MS Nysand* utenfor Stavanger i 2008.¹⁵² Før tiltalebeslutningen forelå, hadde havarikommisjonen rukket å offentliggjøre sin rapport om ulykken.¹⁵³ Aktor i saken ønsket å føre rapporten som et av bevisene i saken, men lot det være etter å ha diskutert saken med havarikommisjonen.¹⁵⁴

Etter luftfartsulykker hender det imidlertid at rapporten fremlegges i sivile saker om ansvar og erstatning, noe som illustrerer rapportens bevisverdi.¹⁵⁵ Dette kan tyde på at heller ikke partene i en sivil rettssak etter sjøulykker vil vise den samme respekten for havarikommisjonens behov for tillitt som politiet. En fungerende praksis hittil er derfor heller ikke på dette punktet noen garanti for slik praktisering i fremtiden.

Når rettssikkerheten til den undersøkte er svekket til fordel for sikkerhetsundersøkelsen, vil en regulering av bevisførselen kunne styrke rettssikkerheten i en påfølgende rettssak. En lovfestet begrensning av rapportens anvendelse vil heller ikke svekke havarikommisjonens myndighet, men snarere kunne styrke tillitten til den. En endring av sjøloven vil derfor både være til havarikommisjonens og den undersøktes fordel.

3.3 Petroleumstilsynets beslag

Petroleumstilsynets kompetanse kan utledes av pl. § 10-3 og sikkerhetsforskriftene. Dette regelverket gir i motsetning til sjøloven ingen uttalt hjemmel til å foreta beslag i forbindelse med ulykkesundersøkelser. Denne delen av avhandlingen undersøker derfor først om Petroleumstilsynet har hjemmel til å foreta beslag. Deretter drøftes det om dette rettslige

¹⁵¹ Haaland 2013

¹⁵² Stavanger tingretts dom av 20. januar 2011

¹⁵³ Rapport: Sjø 2010/09

¹⁵⁴ Haaland 2013

¹⁵⁵ Eks: Rt-2008-1237, LB-2011-115095, LB-2001-2265 og RG-1980-808

grunnlaget tilfredsstiller legalitetsprinsippet. Til slutt vurderes det hvorvidt regelverket som regulerer Petroleumstilsynets granskinger er tilstrekkelig i dagens form, eller om det er behov for endringer.

3.3.1 Petroleumsloven § 10-3

Petroleumstilsynets kompetanse til å granske en petroleumsulykke følger av tilsynsbegrepet i § 10-3 første ledd første punktum. Av andre punktum følger det at "[d]epartementet kan gi de pålegg som er nødvendige for gjennomføringen av bestemmelsene gitt i eller i medhold av denne lov." Bestemmelsene gitt "i medhold av denne lov" drøftes nedenfor. Først kan det slås fast at pl. § 10-3 første ledd både er uklar med tanke på hvilke pålegg departementet kan gi, hvilke tiltak dette kan innebære og hvilke vilkår som stilles til slike tiltak. I likhet med sjøloven synes bestemmelsen imidlertid å begrense myndighetskompetansen til det som er nødvendig.

Forarbeidene til petroleumsloven utdyper ikke "de pålegg som er nødvendige" i § 10-3. I kommentarutgaven til loven legges det til grunn at formuleringen må forstås som hjemmel til å ilegge pliktsubjektet påbud og forbud om nærmere angitte handlinger innenfor lovens virkeområde. I praksis har imidlertid Petroleumstilsynet nøydt seg med å bruke kompetansen til mildere sanksjoner, som for eksempel å pålegge retting av feil.¹⁵⁶ Dette tyder på at kompetansen etter § 10-3 første ledd har lite med beslag å gjøre.

Pl. § 10-3 andre ledd fastlegger kompetanse til å gi pålegg "om at fartøy eller flyttbar innretning eller del av innretning skal bringes til norsk havn eller annet sted." Slik inntauing kan i praksis ha mye til felles med beslag da eieren i begge tilfeller midlertidig taper rådigheten over eiendelen. Forarbeidene til bestemmelsen i den opphevede petroleumsloven fra 1985 ("1985-loven") påpeker at myndighetene med hjemmel i bestemmelsen "av hensyn til den sikkerhetsmessige kontroll" kan kreve at en "innretning som er sunket, heves og bring-

¹⁵⁶ Hammer et. al. 2013

es til land."¹⁵⁷ Forarbeidene presiserer deretter at inntauing primært vil være motivert av sikkerhetsmessige hensyn. Dette tyder på at inntauing er et sikkerhetstiltak som iverksettes på grunn av faren ved å la innretningen forbli ute på havet – ikke som en del av en ulykkesgransking.

Det taler videre for at dette er et sikkerhetstiltak fremfor et beslag at det bestemmes hvor det inntauede skal kunne bringes, og ikke at Petroleumstilsynet overtar besittelsen – slik det er regulert for havarikommisjonen i sjøl. § 479. Dessuten vil besittelsen for alle praktiske hensyn allerede være tapt når innretningen som skal innbringes for sikkerhetsmessig kontroll er sunket og må heves.

Allikevel vil innbringelse rent faktisk gripe inn i eierens rådighet. Dette taler for at det i praksis er snakk om et beslag. Dessuten kan det presiseres at § 10-3 andre ledd ikke begrenser seg til hele innretninger som må slepes til land, selv om det er dette forarbeidene fokuserer på.¹⁵⁸ Også "del av innretning" kan pålegges innbrakt til nærmere bestemt sted. Det følger av pl. § 1-6 bokstav d at "innretning" også omfatter "annet utstyr for petroleumsvirksomhet". Etter dette synes det eneste vilkåret som stilles til tingens beskaffenhet å være at den brukes i petroleumsvirksomhet, noe som gjør bestemmelsen anvendelig på mindre utstyr og deler i en gransking.

Beslag med hjemmel i pl. § 10-3 andre ledd blir ytterligere aktuelt sett i sammenheng med pl. § 10-10 om særskilt undersøkelseskommisjon. I motsetning til § 10-3 regulerer § 10-10 eksplisitt sikkerhetsundersøkelse. Derfor er det interessant at den særskilte undersøkelseskommisjonens tilgang til materiale i praksis sammenfaller med petroleumstilsynets etter § 10-3 både med tanke på (1) hva slags materiale og (2) hvor det skal stilles til disposisjon.

¹⁵⁷ Ot.prp.nr.72 s. 84

¹⁵⁸ l.c.

(1) Etter § 10-10 andre ledd kan kommisjonen kreve at den undersøkte "stiller til disposisjon dokumenter, innretninger og andre ting på et sted hvor det er hensiktsmessig at undersøkelsen foretas." Formuleringen skiller seg fra § 10-3 med "dokumenter" og "andre ting". Dokumenter er regulert i pl. § 10-4.¹⁵⁹ "Andre ting" brukes ikke ellers i petroleumslovgivningen.¹⁶⁰ I kommentarutgaven til loven antas det å tilsvare formuleringen "annet utstyr til bruk for petroleumsvirksomheten" jf. definisjonen av "innretning".¹⁶¹ Tolket slik omfatter § 10-10 andre ledd det samme materiale som § 10-3 andre ledd.

(2) Etter § 10-10 andre ledd skal materialet stilles til disposisjon "på et sted hvor det er hensiktsmessig at undersøkelsen foretas." Selv om ordlyden fraviker § 10-3 andre ledd skiller den seg i praksis ikke fra "norsk havn eller annet sted". I begge tilfeller er det den som foretar undersøkelsen som bestemmer hvor materialet skal stilles til disposisjon.

Samlet sett er det imidlertid uklart om Petroleumstilsynet kan ta beslag med hjemmel i pl. § 10-3. En tolking av andre ledd med vekt på ordlyden og § 10-10 fremfor forarbeidene, kan allikevel gi en viss forankring for beslag i undersøkelsesøyemed. Denne uklarheten gjør det nødvendig å vurdere resten regelverket som regulerer Petroleumstilsynets kompetanse.

Selv om § 10-3 andre ledd ikke gir noen klar hjemmel til å foreta beslag, er det verdt å merke seg at forarbeidene til bestemmelsen i 1985-loven anbefaler å ta "hensyn til hvilke omkostninger eieren påføres i forhold til hva en antar kan oppnås før det kreves at en innretning bringes til land."¹⁶² Dersom Petroleumstilsynet foretar beslag taler denne presiseringen for at det ikke bare skal legges vekt på nødvendighet, men at det skal være for-

¹⁵⁹ Se punkt 3.3.3

¹⁶⁰ Det kan spekuleres i om uttrykket har sitt opphav i sjølovens bestemmelser, jfr. § 10-10 fjerde ledd som henviser til sjølovens kapittel 18 II.

¹⁶¹ Hammer et. al. 2013

¹⁶² Ot.prp.nr.72 s. 84

holdsmessighet i snever forstand mellom nytten og kostnadene for å kunne gjøre et slikt inngrep.

3.3.2 Petroleumsforskriftene

I forarbeidene til § 10-3 er det presisert at "[p]aragrafen gir hjemmel til å fastsette de enkelte inspektørenes fullmakt gjennom forskrift eller på annen måte."¹⁶³ Dette bringer oss til de ulike forskriftene som regulerer petroleumsvirksomheten.

Blant forskriftene er gransking av fare- og ulykkessituasjoner først og fremst uttrykkelig regulert i styringsforskriften § 20, som ilegger den som deltar i virksomheten en slik plikt. Dette er i tråd med sikkerhetsreguleringen i petroleumsretten generelt. I den samme forskriften er det for tilsynets rolle henvist til rammeforskriftens kapittel IX. I rammeforskriften § 63 første ledd er det bestemt at representanter fra Petroleumstilsynet "skal ha adgang til innretninger og fartøy for petroleumsvirksomhet til enhver tid, samt til materiale og opplysninger som er nødvendig for å gjennomføre tilsynsvirksomhet (...)."

Bestemmelsen regulerer dermed Petroleumstilsynets tilgang til materiale. Det fremkommer ikke om adgangen til materialet i tillegg innebærer en overgang av besittelsen – altså beslag – eller om inspeksjonen må foregå på stedet. Neste punktum i bestemmelsen sier imidlertid at "[r]epresentanter for myndighetene har rett til å oppholde seg på innretninger og fartøy så lenge det er nødvendig." Tolket i sammenheng taler dette for at Petroleumstilsynets tilgang til materialet er bundet til en inspeksjon på stedet.

Formuleringen har sitt opphav i Kommunal- og arbeidsdepartementets utkast til forskrift om sikkerhet m.v. til lov om petroleumsvirksomhet som er gjengitt i forarbeidene til 1985-loven. Departementets kommentar til bestemmelsen støtter opp om at kontrollen av materi-

¹⁶³ Ot.prp.nr.43 s. 60

ale skal foregå på stedet: "De har rett til å oppholde seg på innretningene så lenge de selv mener det er nødvendig for gjennomføring av kontrollen."¹⁶⁴

Etter dette taler en sammenhengende tolking av rammeforskriftens § 63 første ledd for at Petroleumstilsynets gransking begrenser seg til en stedlig undersøkelse. Petroleumstilsynet kan derfor ikke ta med seg materiale fra undersøkelsen på stedet med hjemmel i rammeforskriften.

Petroleumstilsynets kompetanse til å kreve "del av innretning" overlevert på "annet sted" etter pl. § 10-3 gjør derfor lovverket innbyrdes motstridende dersom det i lovtolkingen legges vekt på ordlyden fremfor forarbeidene. Hensynet til sammenheng i lovverket taler dermed for å tolke kompetansen etter pl. § 10-3 som et sikkerhetstiltak i tråd med forarbeidene. Tolket slik har ikke Petroleumstilsynet hjemmel til å ta med seg gjenstander fra ulykkesstedet for å granske dem. Beslag tatt av Petroleumstilsynet i forbindelse med gransking er derfor problematisk med tanke på legalitetsprinsippet, noe som drøftes i punkt 3.3.4.

3.3.3 Petroleumsloven § 10-4

Etter pl. § 10-4 første ledd kan "departementet eller den departementet utpeker" kreve å få overlevert "materiale og opplysninger som rettighetshaver, operatør, entreprenør m.v. har eller har utarbeidet vedrørende planlegging og gjennomføring av petroleumsvirksomhet i henhold til denne lov". Ordlyden i bestemmelsen taler for at den er en generell hjemmel til å få overlevert nærmere bestemt materiale på generelt grunnlag uavhengig av om det er et ledd i gransking eller ikke. Hvorvidt kravet om overlevering av materiale etter § 10-4 gjelder for Petroleumstilsynets gransking av en ulykke eller uønsket hendelse må derfor vurderes.

¹⁶⁴ Ot.prp.nr.72 s. 157

Bestemmelsen tilsvarer i stor grad § 53 i 1985-loven. Forarbeidene begrunner bestemmelsen med at "[d]et er av stor betydning for myndighetene å få så god og detaljert informasjon som mulig."¹⁶⁵ Departementet tilføyde at dette var viktig "i forbindelse med de sikkerhetsmessige vurderinger som kontrollmyndighetene skal foreta", og materialet måtte dessuten være "lagt til rette for myndighetenes kontroll".¹⁶⁶ Dette taler for at bestemmelsens formål er å legge til rette for myndighetenes kontroll. Tilsynsbegrepet står i nær sammenheng med kontrollen av virksomheten. Som nevnt i punkt 2.4 omfatter dette også oppfølging av ulykker og uønskede hendelser. Dette taler for at myndighetenes tilgang til materiale etter § 10-4 gjelder for slik oppfølging, og derigjennom Petroleumstilsynets gransking. Tolket i sammenheng med hva som kan kreves overlevert og øvrig regulering fremstår imidlertid ikke dette like klart:

Pl. § 10-4 første ledd begrenser ikke materialet foruten at det må vedrøre "planlegging og gjennomføring av petroleumsvirksomhet (...)". Andre ledd stadfester at Kongen kan "gi nærmere regler om (...) hva som kan kreves overlevert". I petroleumsforskriften kapittel 7 er dette regulert for opplysninger og dokumentasjon. Disse er ikke relatert til gransking av ulykke, men snarere til oppfølging av statusrapporter (§ 47), produsert og solgt petroleum (§§ 48 og 49) og planer og budsjett (§§ 50, 50a og 51). Dette taler for at pl. § 10-4 knytter seg til andre deler av kontrollvirksomheten enn gransking.

Tolkingen av "materiale" i juridisk litteratur støtter en slik oppfatning. § 10-4 sikrer tilgang til materiale som blant annet rettighetshaver "har eller utarbeider vedrørende planlegging og gjennomføring av petroleumsvirksomheten (...)". I følge kommentarutgaven til loven dreier dette seg om "gjenstander som kjerneprøver, prøver av borekaks og prøver av formasjonsveske", foruten nedtegnet informasjon og lyd/billedopptak. Det understrekes videre at

¹⁶⁵ NOU 1979:43 s. 88

¹⁶⁶ Ot.prp.nr.72 s. 85

"materiale og opplysninger' (...) ikke omfatter maskiner og utstyr."¹⁶⁷ Ved granskingen av en ulykke kan det motsetningsvis antas at nettopp maskiner og utstyr vil være av spesiell interesse å undersøke nærmere.

Samlet sett taler dette for at pl. § 10-4 regulerer den generelle kontrollen med petroleumsbransjen mens gransking derimot er regulert av pl. § 10-3 og rammeforskriften § 63. Den usikkerheten som § 10-4 reiser, illustrerer allikevel hvor uklart regelverket er når det gjelder Petroleumstilsynets kompetanse.

3.3.4 I strid med legalitetsprinsippet?

Som vist ovenfor har ikke Petroleumstilsynet noen klar hjemmel til å foreta beslag i forbindelse med gransking. Allikevel får Petroleumstilsynet gjenstander fraktet fra innretninger til nærmere analyse på land.¹⁶⁸ Slike beslag utfordrer dermed legalitetsprinsippet.

Først kan det slås fast at Petroleumstilsynets kompetanse til å granske en ulykke etter petroleumsloven § 10-3 første ledd og rammeforskriften § 63 oppfylles legalitetsprinsippet krav om at kompetanse må utledes fra loven. Videre oppstiller den eventuelle hjemmelsbestemmelsen i § 10-3 andre ledd en nødvendighetsvurdering, som suppleres med et krav om forholdsmessighet mellom nytte og kostnader i forarbeidene til 1985-loven. Et beslag som er forholdsmessig etter disse to kriteriene er derfor innenfor lovens rammer.

Det siste kriteriet etter legalitetsprinsippet er at inngrep må ha hjemmel i lov.¹⁶⁹ Hvor klar loven må være beror på hvor inngripende tiltak det er tale om. I denne vurderingen er det vanlig å ta hensyn til inngrepets art, styrke og formål.¹⁷⁰ Beslag er et inngrep i eiendomsretten som fratar eieren råderetten over tingen så lenge den er beslaglagt. Dermed taler en

¹⁶⁷ Hammer et. al. 2013

¹⁶⁸ Auflem 2013

¹⁶⁹ Se punkt 1.4.1

¹⁷⁰ Stub 2011 s. 79. Se også Rt-1995-530 s. 537

vurdering av inngrepets art og styrke for at beslaget må ha klar hjemmel. I tråd med dette påpekte for øvrig sjølovens forarbeider at inngrep i eiendomsretten tilsa at havarikommisjonens beslagsadgang måtte lovfestes.¹⁷¹

Motsetningsvis kan formålet med Petroleumstilsynets gransking tale for at et beslag ikke trenger like klar lovhjemmel som i straffeprosessen. En slik argumentasjon støttet flertallet i Rt-2007-1612 der Høyesterett vurderte om den daværende formuleringen i ligningsloven § 4-10 nr. 1 bokstav b åpnet for å ta kopi av elektroniske arkiv. Førstvoterende argumenterte blant annet for at hensynet til effektiv kontroll og det faktum at kopieringen ikke kunne tvangsgjennomføres skilte det fra et straffeprosessuelt beslag. Dette talte for at kopieringen ikke kom i strid med legalitetsprinsippet.¹⁷² Imidlertid er beslag mer inngripende enn kopiering. Dessuten bistår Petroleumstilsynet nettopp politiet i etterforskingen. Dette taler mot at Petroleumstilsynet skal kunne ta et beslag uten klar hjemmel i loven.

Samlet sett tyder det dermed på at Petroleumstilsynets beslag strider mot legalitetsprinsippet krav om at et slikt inngrep må ha hjemmel i lov.

3.3.5 Bør petroleumslovgivningen endres?

Petroleumstilsynet opplyser selv om at de gransker "[d]e mest alvorlige hendelsene".¹⁷³ Oppfølging av ulykker og hendelser er dessuten en viktig del av Petroleumstilsynets tilsyn.¹⁷⁴ Allikevel er granskingen i liten grad regulert i lov eller forskrift. De aktuelle bestemmelsene er dessuten uklare, noe som gjør at nødvendige inngrep for å avdekke årsaksforhold antagelig strider mot legalitetsprinsippet. Det kan derfor drøftes om petroleumslovgivningen bør endres. Tre momenter nyanserer imidlertid behovet:

¹⁷¹ NOU 1999:30 s. 73

¹⁷² Rt-2007-1612 (39-41)

¹⁷³ Petroleumstilsynet: Gransking

¹⁷⁴ St.meld.nr.12 s. 48

(1) Selv om formålet med Petroleumstilsynets gransking er å bedre sikkerheten, bistår den også politiet i deres etterforskning. Denne bistanden henger tett sammen med politiets informasjonsinnhenting, både i form av avhør og beslag.¹⁷⁵ Granskingen og etterforskningen foregår tett på innretningene. I tillegg preges petroleumsvirksomheten av åpenhet og gjensidig tillitt mellom næringen og Petroleumstilsynet.¹⁷⁶ Dette kan ha bidratt til at Petroleumstilsynet ikke har hatt behov for en detaljert regulering.

(2) Dessuten skal Petroleumstilsynets oppfølging av petroleumsnæringen komme i tillegg til næringens egen oppfølging av seg selv.¹⁷⁷ Denne spesielle sikkerhetsreguleringen i petroleum retten gjør at Petroleumstilsynets gransking ofte foregår parallelt med både politiets og næringens undersøkelser. Et slikt scenario kan skape andre lovtekniske behov enn for andre undersøkelsesmyndigheter.

(3) Til sist tyder både granskingsrapportene og Petroleumstilsynets egen oppfatning på at dagens regelverk er tilstrekkelig.¹⁷⁸ Petroleumstilsynet har tilsynelatende den kompetanse det trenger for å avdekke årsakssammenhenger.

Petroleumstilsynets samarbeid med politiet og den spesielle sikkerhetsreguleringen gjør det vanskelig med en identisk regulering av sikkerhetsundersøkelser på tvers av rettsområdene. Dette utelukker imidlertid ikke en, til en viss grad, tilsvarende regulering. Flere grunner taler for at reguleringen av Petroleumstilsynets gransking bør revideres:

For det første henviser allerede pl. § 10-10 om særskilt undersøkelseskommisjon til bestemmelsene i sjølovens kapittel 18 II "så langt de passer." Dette viser at sjølovens bestemmelser kan være anvendelige også ved gransking av petroleumssulykker. Hittil har

¹⁷⁵ Veiledning 3.4.1995 s. 3

¹⁷⁶ Auflem 2013

¹⁷⁷ Kronprinsregentens resolusjon av 19. desember 2003

¹⁷⁸ Auflem 2013

imidlertid en slik kommisjon bare blitt opprettet fire ganger, senest etter *West Vanguard*-utblåsing i 1985.¹⁷⁹ Dette illustrerer at behovet for en slik kommisjon ikke har vært særlig stort, noe som understrekes av at de fleste større og mindre ulykkene har blitt gransket av Petroleumstilsynet. I praksis har derfor Petroleumstilsynet blitt havarikommisjonens motstykke for petroleumsvirksomheten, men i motsetning til havarikommisjonen er den ikke uavhengig. I kommentarutgaven til petroleumsløven er nettopp uavhengighet den eneste begrunnelsen for behovet for den særskilte undersøkelseskommisjonen.¹⁸⁰ Fordi Petroleumstilsynet derfor i praksis tilsvarende en havarikommisjon for petroleumsnæringen, kunne det hatt nytte av et tilsvarende regelverk som de andre havarikommisjonene.

Dessuten var Petroleumstilsynets eksistensberettigelse "å sikre tilsynsmyndigheten en uomtvistelig legitimitet og autoritet i sikkerhetsspørsmål".¹⁸¹ Havarikommisjonens uavhengighet ble blant annet begrunnet med at den ekstra tillitten det kunne gi kommisjonen ville gagne sikkerhetsarbeidet. Dette taler for at en lignende regulering og uavhengighet for Petroleumstilsynet vil være fordelaktig også for sikkerhetsspørsmål i petroleumsindustrien der storulykkepotensialet kanskje overskygger hensynet til straffeforfølgning.

Avslutningsvis taler dessuten rettssikkerhetsfaktorer for en mer utfyllende regulering av Petroleumstilsynets gransking. Som vist vil Petroleumstilsynet antagelig handle i strid med legalitetsprinsippet dersom beslag foretas i forbindelse med granskingen. En utfyllende regulering av Petroleumstilsynets kompetanse er derfor nødvendig for at Petroleumstilsynet skal kunne foreta beslag i samsvar med legalitetsprinsippet. Dette vil også gjøre Petroleumstilsynets gransking mer forutsigbar for den økende andelen utenlandske aktører på

¹⁷⁹ *Bravo*-utblåsing (1977), *Alexander L. Kielland*-ulykken (1980), *Byford Dolphin*-ulykken (1983) og *West Vanguard*-utblåsing (1985)

¹⁸⁰ Hammer et. al. 2013

¹⁸¹ Kr.prins.res. 19. desember 2003

norsk sokkel som ikke har erfaring med de ulovfestede prosedyrene som nå preger ulykkesgranskinger.¹⁸²

3.4 Politiets beslag

Politiets hjemmel til å foreta beslag i forbindelse med etterforskning følger av strpl. § 203, og er for øvrig regulert av lovens kapittel 16 om beslag og utleveringspålegg. Bestemmelsene om beslag hører hjemme i lovens fjerde del om tvangsmidlene.

Av betegnelsen "tvangsmiddel" følger det at beslaget kan gjennomføres mot vedkommendes vilje.¹⁸³

Dermed skiller politiets beslagsrett seg fra for eksempel havarikommisjonen, som må be politiet om hjelp hvis den nektes tilgang til det den vil beslaglegge.

Det innebærer at et beslag er underlagt de samme generelle vilkårene for bruk av tvangsmidler i strpl. § 170a som blant annet pågrepelse (kapittel 14) og ransaking (kapittel 15).¹⁸⁴

3.4.1 Straffeprosessloven § 170a

Strpl. § 170a oppstiller to vilkår for å kunne benytte tvangsmidler. Etter første punktum kan et tvangsmiddel bare brukes "når det er tilstrekkelig grunn til det." Andre punktum fastlegger at tvangsmiddelet ikke kan brukes "når det etter sakens art og forholdene ellers ville være et uforholdsmessig inngrep." Det følger både av forarbeidene og rettspraksis at bestemmelsens første punktum har selvstendig betydning ved siden av andre punktum. Derfor må det være tilstrekkelig grunn til å bruke tvangsmiddelet selv om det ikke vil være et

¹⁸² Bruskeland 2013 og Auflem 2013. Bruskeland var ikke skeptisk til reguleringen, men var usikker på situasjonen fremover når utenlandske aktører i større grad kan havne i søkelyset for en gransking eller etterforskning. Auflem så ikke noe behov for et klarere regelverk, men ga samtidig uttrykk for at det var utfordringer knyttet til utenlandske aktører som ikke kjente til norsk praksis.

¹⁸³ Andenæs 2009 s. 280

¹⁸⁴ Ot.prp.nr.64 s. 146

uforholdsmessig inngrep.¹⁸⁵ Dette innebærer en vurdering av om tvangsmiddelet er hensiktsmessig og ønskelig på avgjørelsestidspunktet.¹⁸⁶

Ved forholdsmessighetsvurderingen har det i rettspraksis og juridisk teori blitt utkrystallisert en rekke relevante momenter. Blant annet vektlegges handlingens art og grovhet,¹⁸⁷ forventet straff,¹⁸⁸ mistankens styrke,¹⁸⁹ behovet for bruk av tvangsmiddelet for å kunne oppklare saken,¹⁹⁰ og hvor stor påkjenning tvangsmiddelet er for den som rammes.¹⁹¹

Særlig det siste momentet kan for etterforsking av sjøulykker illustreres med Høyesteretts kjennelse i Rt-2009-1383 om forholdsmessigheten ved beslag av pass og sjømannsbøker som fengslingssurrogat. Etter at *Full City* gikk på grunn utenfor Telemarkskysten i juli 2009, begjærte Telemark politidistrikt beslag av passene og sjømannsbøkene til to kinesiske sjømenn. Beslaget var antatt å skulle gjelde frem til slutten av hovedforhandlingen i straffesaken seks måneder etter forliset. Tingrettens kjennelse ble anket til lagmannsretten, som nøyde seg med å henvise til siktelsens alvor i forholdsmessighetsvurderingen. Høyesterett opphevet kjennelsen og viste til at forholdsmessighetsvurderingen var utilstrekkelig. Førstvoterende uttalte at "[b]etydningen av beslaget må vurderes ut fra det totale tidsperspektiv." Det skulle nemlig ha vært "tatt hensyn til påkjenningen for de siktede og deres familier av et langvarig opphold på fremmed sted", og "[d]et samlede tidsforløp burde også vært holdt opp mot (...) forventet straff for de siktede i tilfelle domfellelse."¹⁹²

¹⁸⁵ Rt-2011-221 (16) og Ot.prp.nr.64 s. 146

¹⁸⁶ Bjerke et. al. 2011 s. 610

¹⁸⁷ Rt-1993-759

¹⁸⁸ Rt-1994-937

¹⁸⁹ Rt-2008-1715

¹⁹⁰ Andenæs 2009 s. 280 og Bjerke et.al 2011 s. 611 flg.

¹⁹¹ Rt-2000-1713

¹⁹² Rt-2009-1383 (14-16)

Ved bruk av tvangsmidler over tid, slik som fengslingssurrogat og beslag, vil forholdsmessigheten ved inngrepet endre seg etter at den opprinnelige vurderingen ble gjort. Det må derfor vurderes fortløpende om tvangsmiddelet fortsatt oppfyller vilkårene.¹⁹³ Etter dette må et beslag som ikke lenger oppfyller kravene i § 170a oppheves, noe som også følger av strpl. § 213 første ledd.

3.4.2 Straffeprosessloven kapittel 16

"Ting som antas å ha betydning som bevis" kan etter strpl. § 203 første punktum "beslaglegges inntil rettskraftig dom foreligger i saken." En naturlig forståelse av "ting" taler for at beslaget kan omfatte alt løsøre. I kommentarutgaven til loven er "ting" antatt å omfatte fast gods, løsøre og dokumenter.¹⁹⁴ Tolket i sammenheng med strpl. §§ 199a og 215a omfatter "ting" også opplysninger lagret på data. "Bevis" er i rettspraksis og teori definert som "alt som kan kaste lys over spørsmålet om det er utvist et straffbart forhold, når, hvor og hvordan og av hvem, herunder forhold av betydning for vurderingen av straffbarhetsvilkårene mv."¹⁹⁵ Det kan imidlertid ikke tas beslag i "dokumenter eller annet hvis innhold et vitne kan nekte å forklare seg om etter §§ 117-121 og 124-125, og som besittes enten av den som kan nekte å forklare seg, eller av den som har rettslig interesse i hemmelighold", jfr. strpl. § 204 første ledd.

Kravet i § 203 er at tingen "antas å ha betydning som bevis." Høyesterett sier seg enige med Andenæs' analyse om at en rimelig mulighet for at tingen kan ha betydning som bevis er nok:

"Det kreves altså ikke så mye som skjellig grunn. Derimot må det være skjellig grunn til mistanke om at en straffbar handling er begått for at beslag kan finne sted (...). At en bestemt person skal

¹⁹³ Andenæs 2009 s. 281

¹⁹⁴ Bjerke et. al. 2011 s. 711

¹⁹⁵ ibid. s. 712, Rt-1998-1839 s. 1840 og Rt-2011-296 (33)

være mistenkt, kreves derimot ikke. Heller ikke forutsetter beslag at det gjelder handling av en viss grovhet."¹⁹⁶

Etter dette er det ikke noe krav om konkret mistanke mot noen på skipet for å kunne foreta beslag om bord – såfremt det er skjellig grunn til å mistenke at ulykken skyldes en straffbar handling og det er en rimelig mulighet for at det som ønskes beslaglagt har betydning som bevis. Sett hen til de oppramsede momentene i forholdsmessighetsvurderingen under § 170a taler sitatet for at handlingens grovhet ikke nødvendigvis må vektlegges i forholdsmessighetsvurderingen av et beslag.

Avgjørende for adgangen til å foreta beslag er om tingen kan "antas å ha betydning som bevis" på beslagstidspunktet. Det følger motsetningsvis av strpl. § 213 første ledd at beslaget skal oppheves dersom det senere viser seg at antakelsen var feil. Som andre tvangsmidler kan ikke et beslag opprettholdes lenger enn behovet tilsier.

Etter strpl. § 209 kan politiet unnlate å foreta beslag "mot at det gis løfte om" eller stilles "sikkerhet for at tingen på oppfordring vil bli lagt frem eller utlevert." Ved etterforskning av sjøulykker synes bestemmelsen å være særlig anvendelig på skipets originaldokumenter – som skipet trenger for å kunne seile videre. Etter den obligatoriske vurderingen i § 170a tyder dette på at det ikke er tilstrekkelig grunn til å beslaglegge disse dersom deres gyldighet ikke bestrides, og det uansett loves at disse fremlegges ved behov.

Det er påtalemyndigheten som i utgangspunktet fatter beslutningen om beslaget skal foretas dersom tingen ikke overlevers frivillig, jfr. § 205 første ledd. Allikevel "kan politimann ta beslag når han setter i verk beslutning om ransaking eller pågripelse, og ellers når det er fare ved opphold" jfr. § 206 første ledd. Etter bestemmelsens andre ledd må i tilfelle vedkommende i politiet straks melde ifra om beslaget til påtalemyndigheten, som deretter vurderer om beslaget skal opprettholdes. Dersom "særlige grunner foreligger", kan påtalemyn-

¹⁹⁶ Rt-1998-1839 s. 1840, se Andenæs 2009 s. 316-317

digheten "bringe spørsmålet om beslag inn for retten", jfr. § 205 andre ledd. Kommentartutgaven til loven beskriver dette som noe som unntaksvis skjer dersom påtalemyndigheten er i tvil om vilkårene for beslag er oppfylt, eller den antar at det vil bli begjært rettslig prøving uansett og det samtidig er forsvarlig å vente.¹⁹⁷

Som regel i etterforsking av sjø- eller petroleumsulykker vil politiet få utlevert det som forespørres.¹⁹⁸ Ved slik frivillig utlevering kan beslaget skje formløst, jfr. en antitetisk tolking av strpl. § 205 første ledd.¹⁹⁹ Fordi det kan stilles spørsmål til frivilligheten ved utlevering etter forespørsel fra politiet er det presisert i forarbeidene at "samtykke som hovedregel ikke kan erstatte de alminnelige vilkår for å anvende tvangsmidler som er lovregulert i straffeprosessloven."²⁰⁰ Frivillig utlevering er dermed bundet av de alminnelige vilkårene for beslag i strpl. § 170a. Dessuten kan en frivillig og formløs utlevering påklages på tilsvarende måte som et skriftlig besluttet beslag, se strpl. § 208 andre ledd jfr. første ledd.

Etter strpl. § 208 kan nemlig "[e]nhver som rammes av beslaget" enten "straks eller senere" bringe spørsmålet om hvorvidt beslaget skal opprettholdes inn for retten. I tillegg til frivillige overleveringer gjelder bestemmelsen både for påtalemyndighetens beslutning etter strpl. § 205 første ledd og rettens egen forhåndsbeslutning etter § 205 andre ledd. I tråd med at "[r]ettens avgjørelse treffes ved kjennelse" jfr. tredje ledd, omfatter de som "rammes" av beslaget de samme som kan anke kjennelsen etter strpl. § 377. Dette innebærer at ikke bare sakens parter, men også tredjemenn kan bringe spørsmålet inn for retten, såfremt de er rammet. Verken strpl. § 208 eller § 377 bruker uttrykket "rettslig interesse" i denne sammenhengen, men Høyesterett har allikevel antatt at en slik begrensning i ankeadgangen gjelder etter § 377.²⁰¹ Kravet om rettslig interesse gjelder derfor også etter § 208. Det betyr

¹⁹⁷ Bjerke et. al. 2011 s. 718

¹⁹⁸ Bruskeland 2013

¹⁹⁹ Andenæs 2009 s. 319

²⁰⁰ NOU 2004:6 s. 47

²⁰¹ Rt-2003-30 (20)

at rederiet vil kunne anses som rammet hvis politiet foretar beslag i mannskapets eiendeler dersom dette hindrer skipet i å kunne seile videre.

3.4.3 Utfordringer ved politiets beslag i lys av *Full City*

Politiets etterforsking av sjøulykker etter avviklingen av sjøforklaringsinstituttet ble satt på prøve da *Full City* gikk på grunn utenfor Telemarkskysten natt til 31. juli 2009. Utfordringer med den nye ansvarsfordelingen hvor hvert enkelt politidistrikt skal etterforske sjøulykker innenfor sitt område kan belyses med en redegjørelse for politiets beslag av skipets (1) originaldokumenter og (2) VDR.

(1) Politiet foretok umiddelbart beslag i en rekke av skipets originaldokumenter. Dokumentenes gyldighet ble ikke bestridt, men politiet anså de som nyttige for å få opplysninger om skipet og rederiets kontaktinformasjon.²⁰² Det var derfor ikke behov for annet enn kopier av disse dokumentene. Allikevel opphevet ikke påtalemyndigheten beslaget i samsvar med strpl. §§ 170a og 213 første ledd verken av eget tiltak eller på rederiets begjæring.²⁰³ Beslaget ble imidlertid opphevet av Nedre Telemark tingrett.²⁰⁴

Selv om beslag av originaldokumenter oppfyller kravene i strpl. §§ 203 og 170a på beslagstidspunktet, kan ikke beslaget opprettholdes lengre enn nødvendig. Dersom gyldigheten av dokumentene ikke bestrides holder det med kopier. Så fort dette er ordnet vil det verken være tilstrekkelig grunn til å beholde originalene etter § 170a første punktum, forholdsmessig etter andre punktum eller behov etter § 213 første ledd første punktum.

En mulig forklaring på at beslaget ikke ble opphevet kan være politidistriktets manglende erfaring med slike dokumenter. I dag har Sjøfartsdirektoratet lengre erfaring med å bistå politiet i deres etterforsking i tråd med Riksadvokatens retningslinjer. I disse fremkommer

²⁰² Rakkestad 2012 s. 50

²⁰³ Nedre Telemark tingrett kjennelse av 31. mars 2010

²⁰⁴ l.c.

det at Sjøfartsdirektoratet skal bistå politiet med å "klarlegge dokumentasjonsbehov" og "gi råd om gjenstander som bør tas i beslag" allerede i den innledende fasen av etterforskningen.²⁰⁵ Dette tyder på at det omfattende og vedvarende beslaget i originaldokumenter skyldtes at reguleringen var ny på etterforskingstidspunktet.

Reglene om sjøforklaring ga ikke hjemmel for å kreve innlevering av originale skipsbøker.²⁰⁶ Sjøfartsinspektørene som stod for etterforskningen måtte derfor nøye seg med kopier. Sett i lys av politiets beslag i *Full City*, viser tingrettens kjennelse at en slik ordning ville ha vært prosessbesparende for partene og nyttig for skipet også i det nye systemet. Det ville heller ikke hindret etterforskningen av forliset. Samtidig ville skipet unngått å miste rådigheten over originaldokumentene utover den tiden det hadde tatt å verifisere og kopiere dokumentene.

(2) Politiet ble ikke oppmerksomme på skipets VDR før den tredje dagen etter forliset.²⁰⁷ Avhengig av modellen overskriver en slik ferdsskriver vanligvis data etter 24 timer. På grunn av lagringstiden er det derfor viktig å sikre skipets VDR så fort som mulig etter et forlis. En representant for skipets forsikringsselskap som kom om bord etter forliset oppdaget at ferdsskriveren ikke var sikret. Han anbefalte derfor mannskapet å kutte strømmen til denne. Ved en tilfældighet oppdaget politiet den frakoplete lagringsenheten ytterligere to dager senere.²⁰⁸ Forsøk på å hente ut relevant informasjon var allikevel mislykkede.²⁰⁹ VDR er i ettertid blitt spesifisert i politiets momentliste for jourhavende i forbindelse med sjøulykker.²¹⁰ Dette taler for at politiet vil være oppmerksomme på utfordringene knyttet til en VDR ved fremtidige etterforskninger.

²⁰⁵ Riksadvokatens arbeidsgruppe 2009 s. 47

²⁰⁶ Sjølovens tidligere § 478 første ledd

²⁰⁷ Rakkestad 2012 s. 52

²⁰⁸ l.c.

²⁰⁹ Slinning 2013 s. 3

²¹⁰ Haaland 2010 s. 2

Utfordringene de to eksemplene belyser kan delvis knyttes til det enkelte politidistrikts manglende erfaring med sjøulykker. Dette er en utfordring ved dagens regulering der tilfeldig rammede politidistrikt har ansvaret for etterforskning av sjøulykker. Manglende erfaring kan både avhjelpes med felles retningslinjer, informasjonsspredning og presiseringer i lovverket. Både Riksadvokatens veiledning og jourhavendes momentliste tyder derfor på at det vil bli færre slike utfordringer i fremtiden.

3.5 Parallelle undersøkelser

"Å ha to undersøkelsesorgan som gjennomfører parallelle undersøkelser kan gi mye unødig dobbeltarbeid og komplisere selve gjennomføringen. Det synes derfor som en mer rasjonell løsning å la et rendyrket undersøkelsesorgan foreta undersøkelser med sikte på å avdekke årsaksforholdene."²¹¹

Sjølovkomiteen fikk ikke gjennomslag for å begrense politiets adgang til å etterforske sjøulykker.²¹² Sitatet gjør det allikevel aktuelt å undersøke hvordan utfordringene med parallelle undersøkelser er løst i norsk rett og i praksis, og hvordan det er regulert internasjonalt og i fremmed rett. I lys av denne redegjørelsen drøftes det om reguleringen av parallelle undersøkelser i norsk rett bør endres.

3.5.1 Hvem prioriteres dersom flere vil ta beslag i samme gjenstand?

Spørsmålet er ikke uttrykkelig regulert verken i sjøloven, petroleumslovgivningen eller straffeprosessloven. Forholdet mellom politiet og Petroleumstilsynet er imidlertid formalisert i et rundskriv og beskrevet i en veiledning om samarbeid. I følge disse skal Petroleumstilsynet yte bistand til politiet, og derigjennom hjelpe til med å "klarlegge informasjonsbehov og innhenting av dette".²¹³ Dette taler for at politiet prioriteres når Petroleums-

²¹¹ NOU 1999:30 s. 79

²¹² Ot.prp.nr.78 s. 77

²¹³ Veiledning av 3. april 1995 s. 3

tilsynet og politiet undersøker en ulykke parallelt, noe som stemmer overens med Petroleumstilsynets oppfatning av prioriteringsrekkefølgen.²¹⁴

I praksis gjør dessuten det nære samarbeidet mellom politiet, Petroleumstilsynet og bransjen at det heller ikke blir konflikter dersom begge myndighetene ønsker å undersøke samme gjenstand. Etter oljeutslippet på Statfjordfeltet i 2007 ønsket politiet å analysere lasteslangen som hadde lekket oljen.²¹⁵ Denne ble ilandført av Statoil som også stilte lokaler til disposisjon. Dermed kunne både politiet og Petroleumstilsynet undersøke slangen.²¹⁶

Politiets samarbeid med Petroleumstilsynet skiller seg fra forholdet til havarikommisjonen. I motsetning til Petroleumstilsynet yter ikke havarikommisjonen bistand til politiet.²¹⁷ Etter sjøl. § 479 første ledd må derimot politiet hjelpe havarikommisjonen med å foreta beslag dersom det forespørres. Dette tyder på at havarikommisjonens behov for beslag prioriteres over politiets. I motsatt fall kan det oppstå situasjoner hvor politiet først blir oppmerksomme på gjenstander når de skal innhentes på vegne av havarikommisjonen, som den så selv kan beslaglegge på kommisjonens bekostning. Sjølovkomiteen begrunnet da også reglene om politiets bistand til havarikommisjonen med at arbeidet for å bedre sjøsikkerheten måtte "være overordnet ønsket om å avdekke straffbare forhold."²¹⁸

Departementet avviste imidlertid komiteens resonnement, og viste til tilsvarende regulering på luftfartsområdet hvor samarbeidsproblemer "har latt seg løse ved et samarbeid mellom undersøkelsesmyndigheten og politiet."²¹⁹ Dermed burde "de samme reglene" gjelde for

²¹⁴ Auflem 2013

²¹⁵ Bruskeland 2013

²¹⁶ Granskingsrapport 001037002 s. 28

²¹⁷ Riksadvokatens arbeidsgruppe 2009 s. 30

²¹⁸ NOU 1999:30 s. 72

²¹⁹ Ot.prp.nr.78 s. 76

ulykker i sjøfarten som luftfarten.²²⁰ Dette taler for at reguleringen av parallelle undersøkelser etter luftfartsulykker har relevans for hvordan regelverket på sjøfartens område skal tolkes.

I forarbeidene til luftfartsloven presiseres det at politiets etterforskning ikke berøres av lovutkastet.²²¹ Dette tyder på at beslagsreglene i straffeprosessloven går foran havarikommisjonens. I Riksadvokatens rundskriv om etterforskning av luftfartsulykker anses det ikke å være tvil om dette.²²² Ved konflikt mellom havarikommisjonen og politiet om et beslag, vil derfor politiet prioriteres.

Rundskrivet understreker at det likevel bare er "tungtveiende etterforsningsmessige grunner som kan forsvare at beslagsadgangen nyttes slik at undersøkelser av Havarikommisjonen for sivil luftfart vanskeliggjøres eller hindres."²²³ Videre må politiet legge stor vekt på samarbeidet mellom de undersøkende myndigheter i vurderingen av om det er nødvendig å ta beslag.²²⁴ Mye taler for at regelverket praktiseres slik også ved undersøkelser av sjøulykker. Det har enda ikke oppstått noen konflikt om tilgang til gjenstander eller dokumenter mellom havarikommisjonen og politiet. Både havarikommisjonen og politiet legger også vekt på at de finner praktiske løsninger på dette.²²⁵

Etter dette kan det konkluderes med at politiet formelt sett skal prioriteres ved konflikt om et beslag, men at de så langt det er mulig skal ta hensyn til sikkerhetsundersøkelseres behov.

²²⁰ Ot.prp.nr.78 s. 76-77

²²¹ Innstilling III 1957 s. 368

²²² RA-1992-1 s. 6

²²³ l.c.

²²⁴ l.c.

²²⁵ Brennhovd 2013 og Haaland 2013

Sett i sammenheng med sjølovkomiteens advarsel om dobbeltarbeid, kan det for øvrig pekes på at felles undersøkelser av fysiske gjenstander også kan være gunstig økonomisk. Etter *Full City*-ulykken delte politiet og havarikommisjonen utgiftene til undersøkelser av anker og ankeranlegg.²²⁶

3.5.2 IMO-koden, EU-direktivet og engelsk rett

IMO-koden del III avsnitt 16.4 anbefaler at sikkerhetsundersøkelsen så langt som mulig blir prioritert likt som politiets etterforskning. I forlengelsen av dette presiserer underavsnitt 16.4.1 at havariinspektøren(e) ikke skal hindres tilgang til bevis.

IMO-koden anbefaler altså i utgangspunktet å gi havarikommisjonen lik prioritet som etterforskningen. Dette gjelder imidlertid med forbeholdet "så langt som mulig". Dermed åpner IMO-koden for å prioritere en etterforskning hvis dette er nødvendig. Den norske reguleringen samsvarer derfor med IMO-koden.

EU-direktivet har en annen formulering, men meningsinnholdet er omtrent det samme i art. 4 punkt 1 bokstav b, som fastslår at sikkerhetsundersøkelsen ikke på noen urimelig måte skal forhindres, suspenderes eller forsinkes av politiets etterforskning.

I engelsk rett er parallelle undersøkelser regulert i overenskomster mellom havarikommisjonen og politiet/påtalemyndigheten. Overenskomstene fastslår at sikkerhetshensyn er av overordnet betydning, "*the consequence of which may mean that the interests of an AIB investigation have to take precedence over the criminal investigation.*"²²⁷ Storbritannias vektlegging av sikkerhetshensyn samsvarer dermed med sjølovkomiteens forslag. I lys av norsk rett, IMO-koden og EU-direktivet skiller imidlertid Storbritannias regulering seg ut. Som rettskildefaktor kan derfor ikke den engelske løsningen på prioritetsproblemet ilegges

²²⁶ Rakkestad 2012 s. 53

²²⁷ MoU: CPS/MAIB 2008 s.1, se også MoU: MAIB/ACPO 2006 s. 7

større vekt enn som et argument for en lignende løsning – ikke som en kilde til rettsenhet.²²⁸

3.5.3 Bør prioriteringen endres?

Både sjølovkomiteens argumenter og den engelske løsningen taler for at det kan styrke sikkerhetshensynet og havarikommisjonens undersøkelse å gi denne prioritet. Allikevel ser det i praksis ikke ut til at havarikommisjonens manglende prioritet skaper problemer. Det er heller ikke et uttrykt ønske fra verken politiets eller havarikommisjonens side at denne prioriteringen endres. Dessuten er norsk rett overensstemmende med både IMO-koden og EU-direktivet. Til sist kan en endret prioritet svekke etterforskningen. Nettopp balansen mellom sikkerhetsarbeidet og "samfunnets interesse i at straffbare forhold i forbindelse med sjøulykker blir etterforsket av politiet og påtalt" ligger bak dagens regelverk.²²⁹ I lys av disse argumentene antar jeg at det ikke er tilstrekkelig grunnlag for å endre norsk rett.

²²⁸ Se punkt 1.4.4

²²⁹ Ot.prp.nr.78 s. 76

4 Avsluttende bemerkninger

Avhandlingen redegjør for undersøkelser av maritime ulykker og analyserer de ulike hjemlene for å foreta beslag i forbindelse med disse undersøkelsene. Gjennom analysene drøftes det hvorvidt reguleringen i norsk rett enten er tilstrekkelig eller mangelfull og i tilfelle bør endres. I den anledning knytter det seg forskjellige utfordringer til de ulike rettsområdene. Som vist i drøftelsen av parallelle undersøkelser fungerer imidlertid reguleringen av dette både lovteknisk og i praksis.

Det kan legges til at de ulike rettsområdenes utfordringer i stor grad avhjelpes i praksis. Avhandlingen avdekker derfor ikke bare utfordringer ved reguleringen, men viser også hvordan myndighetene allikevel får lovverket til å fungere.

4.1 Sjølovens kapittel 18 II

Sjøloven kapittel 18 II opphevet det gamle sjøforklaringsinstituttet. Innføringen av en sikkerhetsundersøkelse foretatt av havarikommisjonen imøtekom Norges forpliktelser internasjonalt. Samtidig ble endringen begrunnet med at et uavhengig undersøkelsesorgan ville øke tillitten til undersøkelsen og dermed gjøre den mer effektiv i sjøsikkerhetsarbeidet. Det er imidlertid utfordringer knyttet til hvordan sjøloven samsvarer med intensjonene bak regelverket:

(1) Sjøloven oppfyller Norges internasjonale forpliktelser, men samsvarer ikke med IMO-kodens anbefalte praksis for å oppnå internasjonal rettsenhet. Dette gjelder både med tanke på skipets behov for å seile videre og for å beholde originaldokumenter. Dessuten mangler formelle restriksjoner mot å fremlegge den uavhengige sikkerhetsundersøkelsens rapport som bevis i en senere rettssak.

(2) Dersom denne rapport fremlegges som bevis for retten, vil ikke lenger havarikommisjonens arbeid være uavhengig av strafferettslig eller ansvarsmessig forfølgning. Dette kan få konsekvenser for tillitten til kommisjonen og derigjennom for sikkerhetsarbeidet.

Begge utfordringene avhjelpes delvis i praksis. Avhandlingen viser derfor at en endring av sjøloven både kan bidra til en internasjonal enhetlig regulering av sikkerhetsundersøkelser og samtidig styrke sjøsikkerhetsarbeidet uten at verken havarikommisjonen eller politiet trenger å endre sine undersøkelser.

4.2 Petroleumsloven

I praksis foretar Petroleumstilsynet en lignende sikkerhetsundersøkelse som havarikommisjonen. I motsetning til havarikommisjonens kompetanse som er uttrykkelig regulert, utleder Petroleumstilsynet sin kompetanse av ett enkelt begrep i pl. § 10-3. Dette har allikevel fungert i praksis. Det er imidlertid tvilsomt om Petroleumstilsynets beslag oppfyller legalitetsprinsippets krav. I tillegg kan den manglende reguleringen av granskingen skape uforutsigbarhet for nye aktører som vil drive virksomhet på norsk sokkel. Dette bidrar ikke til å sikre Petroleumstilsynet en uomtvistelig legitimitet og autoritet i sikkerhetsspørsmål. Både Petroleumstilsynet og den som granskes etter en ulykke kunne derfor hatt bruk for en mer utfyllende regulering som både tar hensyn til den kompetansen Petroleumstilsynet er avhengig av, og den forutsigbarheten nye aktører i næringen trenger.

4.3 Politiets etterforskning

Samtidig som havarikommisjonen fikk ansvaret for den sikkerhetsmessige siden av sjøforklaringsinstituttet, overtok hvert enkelt politidistrikt sjøfartsinspektørenes ansvar for å etterforske sjøulykker. I motsetning til reguleringen av havarikommisjonens og Petroleumstilsynets arbeid, er det ikke nødvendigvis behov for noen endring av straffeprosesslovens bestemmelser. Disse er tilsynelatende klare, forutsigbare og fortolket gjennom omfattende rettspraksis og teori. Politiets etterforskning av sjøulykker har imidlertid avdekket et behov for kompetanse og kunnskap om sjøfarten. Arbeidet med å styrke dette gjennom veiledninger er tilsynelatende kommet godt i gang.

5 Litteraturliste

Lover

- 1902 Almindelig borgerlig Straffelov (Straffeloven) av 22. mai 1902 nr. 10.
- 1903 Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven) av 9. juni 1903 nr. 7 [opphevet].
- 1960 Lov om luftfart av 16. desember 1960 nr. 1 [opphevet].
- 1965 Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) av 18. juni 1965 nr. 4.
- 1981 Lov om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) av 22. mai 1981 nr. 25.
- 1993 Lov om luftfart (luftfartsloven) av 11. juni 1993 nr. 101.
- 1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39.
- 1999 Lov om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett (menneskerettsloven) av 21. mai 1999 nr. 30.
- 2005 Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) av 3. juni 2005 nr. 34.
- 2005 Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 17. juni 2005 nr. 90.
- 2007 Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) av 16. februar 2007 nr. 9.

Forskrifter

- 1985 Forskrift om ordningen av påtalemyndigheten (Påtaleinstruksen) av 28. juni 1985 nr. 1679.
- 1996 Ikraftsetjing av lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart for så vidt gjelder Svalbard og Jan Mayen av 15. mars 1996 nr. 270.
- 1997 Forskrift til lov om petroleumsvirksomhet (petroleumsforskriften) av 27. juni 1997 nr. 653.
- 2002 Forskrift om offentlige undersøkelser av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart av 22. januar 2002 nr. 61.
- 2008 Fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473 av 11. januar 2008 nr. 30.
- 2010 Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (rammeforskriften) av 12. februar 2010 nr. 158.
- 2010 Forskrift om styring og opplysningsplikt i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg (styringsforskriften) av 29. april 2010 nr. 611.
- 2011 Ikraftsetting av lov 16. desember 2011 nr. 64 om endringar i sjøloven av 16. desember 2011 nr. 1261.

Resolusjoner

- 1977 Kongelig resolusjon av 21. januar 1977 om ratifikasjon av *the International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS).
- 2003 Kronprinsregentens resolusjon av 19. desember 2003 om etableringen av

Petroleumstilsynet og fastsettelse av instruks om koordinering av tilsynet med helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og på enkelte anlegg på land.

Forarbeider

Norges offentlige utredninger (NOU)

NOU 1979:43 *Petroleumslov med forskrifter.*

NOU 1999:10 *En bedre organisert politi- og lensmannsetat.*

NOU 1999:30 *Undersøkelse av sjøulykker.*

NOU 2004:6 *Mellom effektivitet og personvern, politimetoder i forebyggende øyemed.*

Betenkninger (NOU før 1972)

Innstilling III fra Kommisjonen til revisjon av luftfartsloven. Trondheim, 1957.

Innstilling IV fra Sjølovkomiteen. Utkast med motiver til lov om endring av reglene om skipsføreren, sjøforklaring, sjørettsskjønn m.m. (sjøfartsloven kapittel 3 og 13 m. v.). Oslo, 1963.

Odelstingsproposisjoner

Ot.prp. nr. 52 (1959-60) *Om lov om luftfart.*

Ot.prp. nr. 72 (1982-1983) *Lov om petroleumsvirksomhet.*

Ot.prp. nr. 43 (1995-1996) *Om lov om petroleumsvirksomhet.*

Ot.prp. nr. 64 (1998-1999) *Om lov om endringer i straffeprosessloven og straffeloven m v (etterforskningsmetoder m v).*

Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) *Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover (undersøkelse av sjøulykker).*

Lagtingsproposisjoner

Prop.143 L (2010-2011) *Endringer i sjølova (gjennomføring av direktiv 2009/18/EF om gransking av sjøulykker mv.).*

Stortingsproposisjoner

Prop. 103 S (2011-2012) *Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 62/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/18/EF om undersøkelse av ulykker i sjøtransportsektoren.*

Stortingsdokumenter

St. meld. nr. 7 (2001-2002) *Om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.*

St. meld. nr. 12 (2005-2006) *Helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.*

Domstolsavgjørelser

Rt-1981-745 (Isenedommen)

Rt-1990-1008

Rt-1993-759

Rt-1994-937

Rt-1995-530

Rt-1998-1839

Rt-2000-1713

Rt-2003-30

Rt-2007-1612

Rt-2008-560

Rt-2008-1237

Rt-2008-1715

Rt-2009-1383

Rt-2010-612

Rt-2011-221

Rt-2011-296

Rt-2011-304

LB-2001-2265

LB-2011-115095

RG-1980-808

Nedre Telemark tingretts kjennelse av 31. mars 2010: 10-007069MED-NETE.

Stavanger tingretts dom av 20. januar 2011: 10-151083MED-STAV.

Lovgivning, retningslinjer og interne overenskomster i fremmed rett

Lov og forskrift

MSA The Merchant Shipping Act av 19. juli 1995 [Storbritannia].

MSAR The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations No. 1743 av 4. Juli 2012 [Storbritannia].

Retningslinjer

MGN Marine Guidance Note 458 MGN av oktober 2012 [Storbritannia].

Overenskomster (*Memorandums of Understanding*)

MoU: CPS/MAIB Memorandum of Understanding Between the Crown Prosecution Service and the Air Accidents Investigation Branch, Marine Accident Investigation Branch, and Rail Accident Investigation Branch, October 2008 [Storbritannia]:
http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/CPS_AIB%20Memorandum%20of%20Understanding.pdf [Sitert 14. februar 2013].

MoU: HSE/MAIB Memorandum of Understanding Between the Health and Safety Executive, the Maritime and Coastguard Agency and the Marine Accident Investigation Branch for Health and Safety Enforcement Activities etc at the Water Margin and Offshore [Storbritannia]:
[http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/MOU_MAIB-HSE-MCA\[1\].pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/MOU_MAIB-HSE-MCA[1].pdf) [Sitert 13. februar 2013].

MoU: MAIB/ACPO Memorandum of Understanding Between the Marine Accident Investigation Branch and the Association of Chief Police Officers 27 March 2006 [Storbritannia]:
[http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/MAIB_MOU-ACPO\[E&W\].pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/MAIB_MOU-ACPO[E&W].pdf) [Sisert 14. februar 2013].

Internasjonale traktater og regler

EMK	Europarådets konvensjon om beskyttelse av menneskerettighetene og de grunnleggende friheter, Roma 4. november 1950
Havrettskonvensjonen	De forente nasjoners havrettskonvensjon, Montego Bay 10. desember 1982
IMO-koden	IMO Resolution A.849(20): Code for the investigation of marine casualties and incidents, London 27. november 1997
Kontinentalsokkelkonvensjonen	Konvensjon om kontinentalsokkelen, Genève 29. april 1958
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea, London 1. november 1974
Wienkonvensjonen	Wienkonvensjonen om traktatretten, Wien 23. mai 1969
2009/18/EC	Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the

fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999//35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council

Bøker

Andenæs, Johs: *Statsforfatningen i Norge*. 9. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2004.

Andenæs, Johs. & Tor-Geir Myhrer: *Norsk straffeprosess*. 4. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2009.

Andenæs, Mads Henry: *Rettskildelære*. Oslo: Lobo Media AS, 1997.

Arnesen, Finn & Stenvik, Are: *Internasjonalisering og juridisk metode. Særlig om EØS-rettens betydning i norsk rett*. Universitetsforlaget. Oslo, 2009.

Bernt, Jan Fridthjof & David R. Doublet: *Juss, samfunn og rettsanvendelse: En introduksjon til rettsvitenskapen*. Oslo: Ad Notam Gyldendal, 1996

Bjerke, Hans Kristian, Erik Keiserud & Knut Erik Sæther: *Straffeprosessloven, kommentarutgave*. 4. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2011.

Eckhoff, Torstein: *Rettskildelære*. 5. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2001.

Eckhoff, Torstein & Eivind Smith: *Forvaltningsrett*. 9. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2010.

Falkanger, Thor & Hans Jacob Bull: *Sjørett*. 7. utgave. Oslo: Sjørettsfondet akademisk, 2010.

Fleischer, Carl August: *Folkerett*. 7. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2000.

Graver, Hans Petter: *Alminnelig forvaltningsrett*. 3. utgave. Oslo: Universitetsforlaget, 2007.

Hammer, Ulf, Trond Stang, Sverre B. Bjelland, Yngve Bustnesli & Amund Bjøranger
Tørum: *Petroleumsloven, kommentarutgave*. Digital utgave. Oslo:
Universitetsforlaget, 2013.

Lødrup, Petter: *Luftfart og ansvar, en undersøkelse av tredjemannsansvaret i norsk og
fremmed luftrett*. Oslo: Johan Grundt Tanum forlag, 1966.

Ruud, Morten & Ulfstein, Geir: *Innføring i folkerett*. 4. utgave. Oslo: Universitetsforlaget,
2011.

Stub, Marius: *Tilsynsforvaltningens kontrollvirksomhet*. Oslo: Universitetsforlaget, 2011.

Artikler

Graver, Hans Petter. "Forholdsmessighet og myndighetsmisbruk i forvaltningsretten."
Jussens Venner nr. 6 (2008): s. 384-385

Kaasen, Knut. "Safety Regulation." *MarIus* nr. 404 (2011): 164-201

Rakkestad, Kjetil. "Etterforskning av oljesøl – erfaringer fra Full City-forliset." *Miljøkrim*
nr. 1 (2012): 48-54.

Slettemoen, Aud Ingvild. "Politi- og påtalemyndighetens arbeid ved etterforskning av
sjøulykker." *MarIus* nr. 396 (2011): s. 65-77

Slinning, Oddbjørn. "Etterforskningen av 'Full City'-havariet." Upublisert svar på

Kjetil Rakkestads artikkel i *Miljøkrim* nr. 1 (2012): 1-4 [Gjort tilgjengelig for avhandlingen 11. februar 2013].

Stub, Marius. "Bruk av tvangsmidler som ledd i administrativ tilsynsvirksomhet." *PHS Forskning* nr. 7. 2007: s. 161-172

Foredrag

Steen, Herman. Advokat, Wikborg Rein & Co. DA Advokatfirma: "Undersøkelser av sjøulykker: Advokatens rolle i den innledende fase." Foredrag ved Rogalands statsadvokatembete/politidistrikt, 2. desember 2010.

Rundskriv, retningslinjer og veiledninger

Riksadvokaten Overtredelser i sjøfartsforhold m.v., Riksadvokatens arbeidsgruppe, juni 2009.

Riksadvokaten Veiledning av 3. april 1995 om samarbeidet mellom politi/påtalemyndighet og Oljedirektoratet (OD – nå Petroleumstilsynet) i etterforskningen av ulykker og hendelser i petroleumsvirksomheten (kontinentalsokkelsaker).

Riksadvokaten Rundskriv R.94/1152 Del II – nr. 1/1996 av 11. juni 1996.

Riksadvokaten Rundskriv RA-1992-1: "Etterforskning av luftfartsulykker og – hendelser"

Riksadvokaten Riksadvokatens arbeidsgruppe juni 2009: *Overtredelse i sjøfartsforhold m.v.*

Riksadvokaten RA 06-180 HSt/abs 549: Riksadvokatens brev av 16. juni 2008 til politimestrene og statsadvokatene: "Politiets overtakelse av sjøfartsinspektørenes oppgaver etter påtaleinstruksen kap. 32".

Politidokument

Haaland, Per Kristian. "Sjøulykke mv. huskeliste i akutfasen. Momentliste for jourhavende." Stavanger, mars 2010 [gjort tilgjengelig for avhandlingen 26. februar 2013].

Sikkerhetsrapporter

Undersøkelseskommisjon

NOU 2008: 8 *Bourbon Dolphins forlis den 12. april 2007.*

Havarikommisjonens undersøkelsesrapporter

Sjø 2010/01 Statens havarikommisjon for transport: Rapport Sjø 2010/01: Rapport om sjøulykke, *Federal Kivalina*, IMO nr. 9205885, grunnstøting ved Årsundøya 6. oktober 2008.

Sjø 2010/09 Statens havarikommisjon for transport: Rapport Sjø 2010/09: Rapport om sjøulykke vedrørende fall over bord fra lasteskipet *Nysand* ved avgang fra kai på Forus 24. oktober 2008.

Sjø 2010/04 Statens havarikommisjon for transport: Rapport Sjø 2010/04: Rapport om sjøulykke, *Crete Cement* – IMO no. 9037161, grunnstøting ved Aspond i Oslofjorden 19. november 2008,

Sjø 2012/09 Statens havarikommisjon for transport: Rapport Sjø 2012/09: Rapport om undersøkelse av sjøulykke. *M/V Godafoss V2PM7* grunnstøting i Løperen, Hvaler 17. februar 2011.

Petroleumstilsynets granskingsrapporter

- 001037002 Granskingsrapport 001037002: *Oljeutslipp Statfjord OLS-A 12.12.2007*:
<http://www.ptil.no/getfile.php/PDF/Granskningsrapport.pdf> [Sitert onsdag 20. mars 2013].
- 401003006 Granskingsrapport 401003006: *Gransking Saipem – Ballasthendelse Scarabeo 8, 4.9.2012*:
http://www.ptil.no/getfile.php/Tilsyn%20p%C3%A5%20nettet/Granskinger/2012_1427_Granskingsrapport%20Scarabeo%208.pdf [Sitert 5. februar 2013].
- 001036006 Granskingsrapport 001036006: *Rapport etter gransking av hydrokarbonlekkasje på Heimdal 26.5.2012*:
http://www.ptil.no/getfile.php/Tilsyn%20p%C3%A5%20nettet/Granskinger/2012_966_Granskingsrapport%20Heimdal.pdf
[Sitert 5. februar 2013].

Personlige meddelelser

Auflem, Kjell Marius, spesialrådgiver, Petroleumstilsynet.

Telefonintervju, 10. april 2013

Brennhovd, Pål, havariinspektør, sjøfartsavdelingen, Statens havarikommisjon for transport. Telefonintervju, 15. februar 2013

Bruskeland, Tor Arvid, politiadvokat, Rogaland politidistrikt.

Telefonintervju, 25. februar 2013

Haaland, Per Kristian, politiadvokat, Rogaland politidistrikt.

Telefonintervju, 26. februar 2013

Internettkilder

Aftenposten.no: *Arbeidsulykker offshore politianmeldes aldri* (publisert 17. april 2013):

<http://www.aftenposten.no/nyheter/Arbeidsulykker-offshore-politianmeldes-aldri-7176501.html#.UW-jA7Vgeuo> [Sisert 18. april 2013].

Europakommisjonen: *Pressemelding av 27. februar 2013 om foreløpig avtale om*

sikkerhetsregulering av olje og gassvirksomhet inngått 21. februar 2013:

http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/trans/135703.pdf [Sisert 3. april 2013].

IMO: *Egen organisasjonsstruktur*: <http://www.imo.org/About/Pages/Structure.aspx> [Sisert 7. mars 2013].

IMO: *Om IMO*: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx> [Sisert 30. januar 2013].

Petroleumstilsynet: *Gransking*: <http://www.ptil.no/granskinger/category26.html> [Sisert 15. mars 2013].

Statens havarikommisjon for transport: *Historisk utvikling*: <http://www.aibn.no/Om-oss> [Sisert 21. februar 2013].

Statens havarikommisjon for transport: *Publiserte rapporter 2012*:

<http://www.aibn.no/Sjofart/Rapporter?year=2012> [Sisert 7. mars 2013].

Statens havarikommisjon for transport: *Sjøfart*: <http://www.aibn.no/Sjofart> [Sisert 7. februar 2013].

MAIB (The Marine Investigation Board): *Oversikt over sikkerhetsrapporter 1990-1998*:

http://www.maib.gov.uk/publications/investigation_reports/1990_to_1998.cfm [Sisert 7. mars 2013].

MAIB (The Marine Investigation Board): *Publiserte sikkerhetsrapporter 2012*:

http://www.maib.gov.uk/publications/investigation_reports/2012.cfm [Sisert 7. mars 2013].